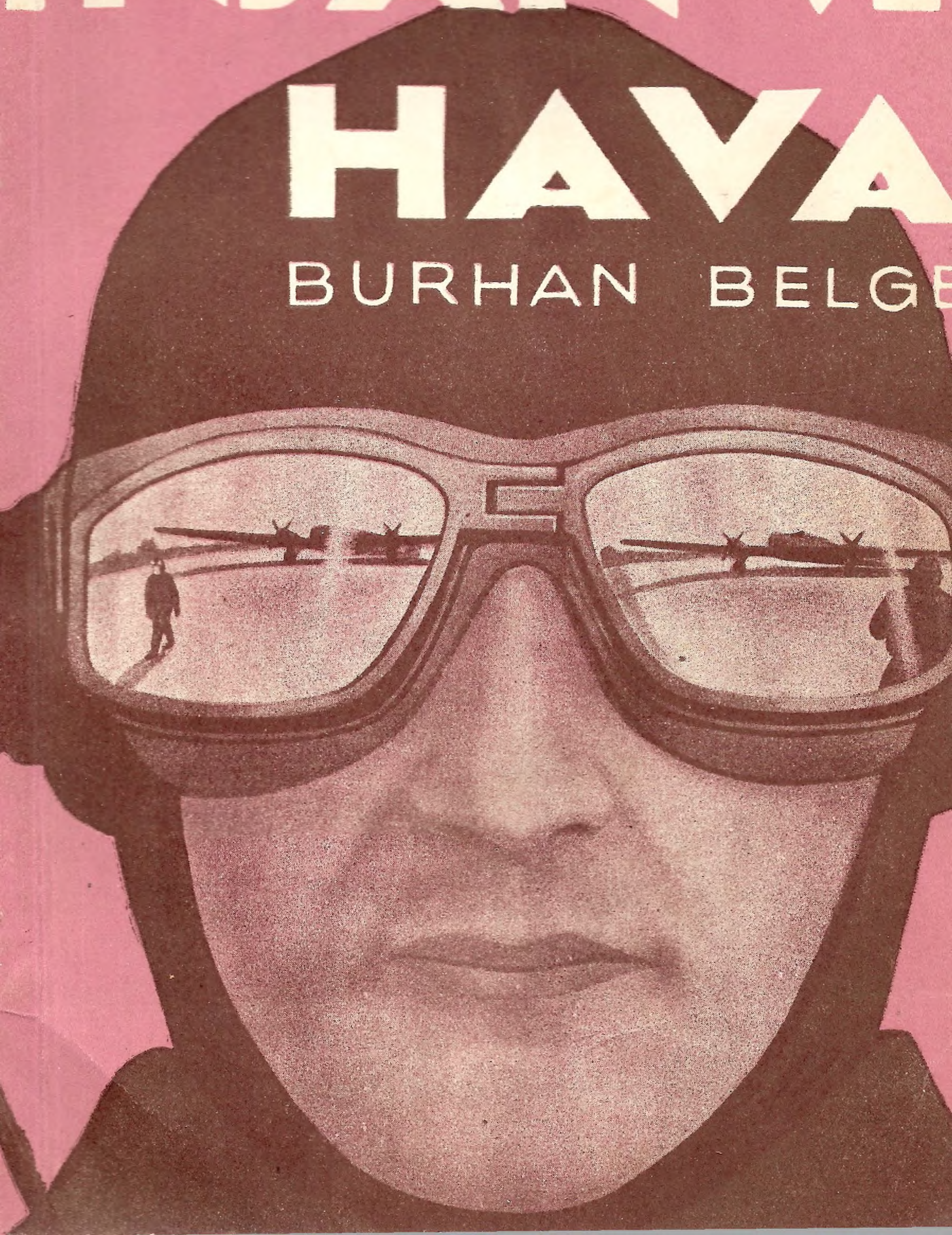
İNSAN VE HAVA

BURHAN BELGE



İnsan ve Hava

(Radyo Konuşmaları)

BURHAN BELGE

A N K A R A 1 9 4 5

Ön Söz

BUHAR ile elektrik yeni bir dünya ve yeni bir insanlık yaratmıştı. Ancak, bu yeni dünyanın üzerinde buyeni insanlık, bir türlü bahtiyar olamıyordu. Çünkü eski âdetlerini. eski huylarını, eski kafasını bir türlü bırakmıyordu. Trene testisi ve karpuzlarile binen yolcular gibi, buhar ile elektrik devrinin insanlığı, yeni dünyasının içine eski dünyasının nevalesini ve eşyasını yerleştirmeğe çalışıyordu. Bir yığın hazmı güç nevale ve bir yığın hantal eşya! Eski hayat görüşü. içtimaî bütün gerilikleriyle, bu göç eşyasının başında geliyordu.

Birinci ve İkinci cihan harpleri ile bunların arasında sandviçlenmiş olan 1929 iktısadî buhranı, yeni medeniyete doğru sefer eden garip ve dik kafalı yolcuya mahsus bilet kontrolleri idi. Her kontrolde, yolcuya, bu şekilde seyahatin yasak olduğu ihtar edildi. Yolcu dinlemedi. Nihayet, uzun medeniyet seferinin radyo ve uçak devresi başladı. Bu harp. bu yeni devreyi açan kanlı törendir.

Radyoda ufak bir düğme oyunu ile, bir memleket ortadan kalkarak bir diğeri peydahlanır. Bir bahis biter, bir yenisi başlar. Bir dil susar, bir diğeri konuşur. Bir tek düğme oyunu ile! Yeni dünyamız. böylesine bir dünyadır!

Uçak, çok yük taşımaz. İnsanı bir kıtadan bir kıtaya taşımağa mahsustur. Uçak, yolcunun hatırı olsun diye, kendini furgon'a çeviremez. Buna, tasavvurundaki, maddesindeki, uzviyetindeki asâlet mânidir. Binaenaleyh, yolcu ona uyacaktır. Ona göre giyinecektir; ona göre yanına para alacaktır; ona göre ikametlerini hesap edecektir ve o yolcunun devleti kimse ve nerede ise, meselâ gümrüklerini, ona göre tanzim edecektir.

Eskiden Üsküdar'dan kalkıp Beykoza gece yatısına gidilirdi. Gitmek ve dönmek o kadar zordu. Şimdi, Kahireden kalkan, bir pijama ve bir çift terliği ile Şang-Hay'da geceleyip, pantalonunun ütüsü bozulmadan tekrar Kahireye dönmektedir. Eskiden, Bağdat kadısı, yanına kervanını alırdı. Bağdat o kadar uzak, eşya o kadar lâzım, hayat o kadar olduğu yere mıhlı idi. Bugün değil, fakat yarın, bir yerden bir yere eşya taşımak, ayıp sayılacaktır. Çünkü her şey, her yerde, ayni paraya mevcut olacaktır.

'Bir düğme oyunu ile kıtaları birkaç saniyede devreden âlet ile iki uçuşta kıtaları tüketen diğer âlet, buhar ve elektrik medeniyetini süratle tesis etmek yollarındadır. Çağ dönümü iyiden iyiye başlamıştır. Bizler artık kervan devirleri insanlarından farksızız. Yalnız bunun henüz farkında değiliz. Ne medeniyet ne de onun gerçek sahibi olan genç nesiller, tahsisen, henüz yolda olan nesiller, bizim ıstıraplı tereddütlerimizi yahut taassuplu ayak diremelerimizi umurlayabilirler. Bizi böcekler gbi ezerek, geniş, ferah ve güneşli yollarına devam edeceklerdir.

Güneşe kadar uzanan güneşli yollarına..

Mart 1945

Burhan BELGE

Böyle, Bir 30 Ağustos Günü idi..

30 ağustos 1942

GENE böyle, bir 30 ağustos günü idi. Ve, asıl 30 ağustosun, büyük 30 ağustosun ikinci yıl dönümü idi.

O gün, Türkiyenin her tarafından kalkan ve bir çok devlet, hükûmet ve millet mümessillerini Dumlupınara götüren trenler, buraya sabahın erken saatlerinden itibaren arka arkaya varmağa başlamışlardı.

İlk defa olarak, 30 ağustos zaferinin kazanıldığı noktada, bir buluşma tertip edilmişti. İlk defa olarak, bu noktadan, zaferin nasıl kazanıldığı, Zaferi Kazanan tarafından izah edilecekti.

Sabahın erken saatlerinden, öğleye doğru, İstanbul, İzmir, Konya ve Ankara istikametlerinden gelen trenlerin boşalttığı yolcular büyük bir kalabalık teşkil etmeğe başlamıştı. Ordunun kamyonları durmaksızın, bunları, istasyondan, Başkumandanlık muharebesinin idare edildiği tepeye ulaştırmağa çalışıyordu. Tepede, ayrıca, hatırı sayılır bir köylü kalabalığı toplanmıştı. Hele Çalköylüler, hemen hepsi hazırdı.

Öğleyin, güneş; bütün civar tepeleri ve yamaçları kasıp kavururken ve rüzgârların koynu temiz bir toprak ve ekin kokusu ile dolarken, bu ilk büyük ölçüdeki Dumlupınar töreninin başlamasına ancak bir iki saat kalmıştı. Bir lokma yemek atıştırıp, gene askerlerin idare ettiği büfe çadırlarından, bir bardak su yahut limonata içecek kadar vakit vardı.

Az sonra tepenin üzerindeki hitabet kürsüsünün yanları dolmağa başladı. Ufak münevver grupları, birbirine sokularak tanışıyor, ve bahis hep bu tenha tepelerin üzerinde ve arasında ceryan etmiş olan büyük tarihî vakanın etrafında dönüyordu.

Bir aralık, istasyona inen yol üzerinde büyük bir hareket belirdi. Bütün gözler oraya döndü. Arka arkaya otomobiller geliyordu. Kalkan tozlar, yolun incecik şeridini gittikçe daha iyi örtüyor ve bir bulutun içinden fırlar gibi gelip stop eden otomobiller, hemen beş on dakika içinde, bir ufak otomobil parkı meydana getirmiş bulunuyordu.

Gazi ve arkadaşları muvasalat etmişlerdi.

Aşağıda en büyük çadırın önü, birdenbire kalabalıklaşmıştı. Genç zabitler koşuşuyor, generaller, üçer, dörder, çadıra giriyor, çıkıyor, bazen tekrar giriyordu. Ayrıca, bir takım kalpaklı adamların, ya çadıra girdiği, yahut generallerle konuştuğu görülüyordu. Bunlar da, mebuslar ve vekillerdi.

Daha hiçbir şey olmamıştı. Ne tören açılmış ne de nutuklar başlamıştı. Buna rağmen, Başkumandanlık muharebesine şahit olmuş olan bir az evvelki ıssız tepeler ve bu tepelerin meydana getirdiği hamasî sahne, adeta canlanmış gibi idi. Ve rüzgârların kokusunda, toprak ve ekinden duman ve baruta doğru bir değişiklik hasıl olmuştu.

Kürsünün ve meçhul asker için hazırlanan mezarın yanında duran önceki kalabalık, farkına varmadan, ufalanmağa ve o önü kalabalık çadıra doğru kaymağa başlamıştı. Sanki bunları oraya bir sihirli mıknatıs, ruhları yakalayan bir mıknatis çekiyordu.

Eski konuşkanlık kalmamıştı. Çadıra yaklaşıldıkça, onun önünde duranların çehreleri belirmeğe başlamıştı. Tanıyanlar, bir takım isimler vermeğe başladılar ve, «hayır o değil, soldaki» gibi cümleler işitildi.

Ve bir an içinde, çadırın önünde başlıyan ufak bir hareket, bütün o tepelerle yamaçların, o bayraklarla rüzgârların, o sivillerle askerlerin ve köylü ile gençlerin bir tek gövde gibi ta sonuna kadar, hep beraber hareket etmesine, beraber düşünmesine ve beraber duymasına vesile oldu:

Başında kül rengi heybetli kalpağı, Gazi, çadırın kapısında belirdi. Ve ağır adımlarla, yanında mücadele ve muharebe arkadaşları, Başkumandanlık muharebesini idare ettiği tepeye yani kürsünün ve meçhul asker mezarının bulunduğu tepeye doğru ilerledi.

Başvekil İsmet Paşa, siyah kalpak ve jaket giymişti. Mareşal, üniformalı idi. Fethi bey, Büyük Millet Meclisi Reisi sıfatiyle, yanılmıyorsam redingot giymişti. Etraflarında Vekiller, etraflarında Generaller etraflarında genç zabitler vardı.

Ne kadar sade idi, bu Başkumandanlık muharebesini yapanların ve kazananların manzarası... Tıpkı o civar tepeler gibi, fakat o civar tepeler gibi de, çetin ve muhteşemdi.

Az sonra nutuklar başlayınca, heyecan ve hayal iki sihirbaz gibi o çıplak sahneyi ateşten ve tunçtan bir dekorla giydirmeğe koyuldu. Dağlar kımıldanmağa, yamaçlar kaymağa, rüzgârlar deli deli koşuşmağa başladı.

Büyük Türk Milletinin kemiyet bakımından bu bir avuç doldurmıyan parçası, nasıl olurdu da, koca bir meydan muharebesini ferah ferah kucaklamış bir yurt parçasını doldurmağa muvaffak olurdu, bunu, yaptırtan, bunu mümkün kılan ne idi?

Nasıl bir keyfiyet meknuz olmalı idi o gün orada toplananlarda ki, dağlarla dağların ve dağlarla göklerin arası, böyle, doluvermişti?

Bunda şaşılacak hiçbir taraf yoktu. Dumlupınar, o gün, tıpkı iki yıl önceki derin ruh ürpermelerini yaşamıştı, çünkü kendini iki yıl sonra ziyaret edenlerin alınlarında, oradan Ankaraya götürdükleri mübarek ve, yarı kanlı yarı yaşlı tozu ve toprağı tanımıştı.

Netekim, az sonra yeniden, o eski dağ havası esecekti. Ve Gazi kürsüye gelerek:

önce yapılanı,

arkasından da yapılacak olanı,

anlatacaktı.

Yapılan, istilâcılığın, yani emperyalizmin, önce bir zihniyet, ikincisi de bir siyasî usul ve meslek olarak katî bir inhidama götürülmesi idi.

Yapılacak olana gelince, bu, bir eşsiz Türk Zaferinin Türk Milletinin hayatını değiştirecek olan bir inkılâba temel teşkil etmesi idi. Bu yapılmıyacak olursa, «medeniyetin huruşan selleri» daha bir çokları gibi bu zaferi de alıp götürebilirdi.

Sevgili Yurtdaşlarım,

O ilk 30 Ağustos günündenberi, bugün, tam 20 sene geçmiştir. O gün doğan kızlar çoktan gelin olmuş, oğlanlar Türk ordusuna yazılmıştır.

Ve bugün bütün Türkiye, donanmış, bayram yapmaktadır. Cihan, fakat gayz içindedir, ve kendi kendini kemirmektedir.

30 Ağustos zaferiyle Türk Milleti, «Millî Misak» ın dünya için bir yeni görüş teşkil ettiğini varıp «Lozan» da isbat etmek imkânını bulmuştu. Ve emperyalizmin insanlığı ancak bedbaht edeceğini, daha o zaman haykırmıştı.

«Lozan» da bu hakikati dünyaya ilân eden Adam, bugün, başımızdadır. Ve, hayretle takip etmektedir: dünyanın bu idraksizliği daha ne kadar sürecektir. Ve ne zaman bu dünyadan, hüriyet ve istiklâllerine kavuşmuş milletlerin murahhasları, bizimle birlikte, herhangi bir yıldönümünde, Dumlupınarda bütün milletlerin istiklâli adına kazanılan zaferi bir 30 ağustos günü yanımızda kutlamağa gelecekler dir. İnönü, bunu beklemektedir.

Havacılığın Cihan Politikasında Stratejik Rolü

31 Mayıs 1943

SON hava bombardımanları dolayısiyle hava silâhının bir kere mahiyeti ikincisi de stratejik ehemmiyeti hakkında birkaç söz söylemek sırası gelmiştir.

İlk önce, bu silâhın şimdiye kdaar başardığı belli başlı işleri bir gözden geçirelim:

Harbin başında, üstün hava silâhları sayesinde, Almanlar Polonyayı birkaç haftada ortadan kaldırmışlar; sonra İngiliz donanmasını uzakta tutarak Norveç'i işgal etmişler, daha sonra da Felemenk, Belçika ve Fransa seferini, filen bir buçuk aydan fazla sürmemiş olan şiddetli bir taarruz neticesinde, bitirmişlerdir.

Bunu İngiltere'nin havadan bombardımanı, Girid'in havadan zaptı ve Akdeniz'in havadan ikiye bölünmesi hareketleri takibetmiştir.

Bu üç hareketten ikisi tamamen muvaffak olmuş, yalnız İngiltere'nin havadan bombalanması beklenilen neticeyi vermemiştir. Beklenilen netice, Fransa da harp dışı kılındığına göre, Rudolf Hess tarafından getirilen teklifin kabulü yani İngiltere'nin sulha rıza göstermesi idi. Bu olmamıştır. Yoksa, hava bombardımanı İngiliz adalarını fena halde sarsmaktan geri kalmamıştır. Eğer buna, günde 100 - 200 tayyare kaybına rağmen haftalarca ve aylarca devam edilmiş olsaydı, yahut devam edilebilmiş olsaydı, kimbilir, belki İngiltere yine sulha rıza göstermezdi. Fakat, sanayi merkezleri o derece kötürüm edilmiş olurdu ki, artık harbe, Amerikanın ve kendi dominyonlarının yolladıdığı silâhlarla devam edebilirdi. Böyle bugün yaptığı gibi, harbi, kendi öz harb istihsalâtı ile yapamaz ve hassaten, hava üstünlüğünü kendi öz uçakları ile elde etmiş olamazdı.

Şu halde, Girid'i zaptetmeğe ve Akdenizi ikiye bölmeğe muvaffak olan Alman hava silâhı, İngiliz adalarına tevcih ettiği hava hücum-

larını yarı yolda bırakmak mecburiyetinde kalmakla, o günlerde tasavvur edilemiyecek kadar mühim bir tedbirsizlik yahut zaaf hareketinde bulunmuştur.

Her ne ise, bir bu nokta, mihverin harp başında, üstün hava silâhı ve üstün hava stratejisi ile birçok muvaffakıyetler elde ettiği ve dünyaya ders verdiği hakikatlerini, unutturamaz. Netekim, Uzakşarktaki Japon akını da, ilk muvaffakıyetlerini hava silâhının âni, habersiz ve kâti müdahalesine borçludur. Felemenk Hindistanı dünaysını Mikado'nun askerleri, adadan adaya havadan atlıyarak fethettikleri gibi, Pearl Harbour ve Singapur başarılarını da, keza, hava silâhlarının üstünlüğü sayesinde kazanmışlardır.

Bütün bu vakalar, dolayısiyle mihverin muvaffakıyetlerini, fakat haddizatında ve doğrudan doğruya, hava silâhının korkunç hususiyetlerini ispat eden delillerdir.

Gelelim şimdi, karşı tarafın yani demokrasilerin hava silâhlarına:

Demokrasilerin ilk muvaffakıyetli hava başarıları, İngiltere'nin müdafaasıdır. Bu müdafaada, İngiliz avcıları, her gün verdirdikleri ağır kayıplarla, düşmanı, yıldırmışlar ve kararından vazgeçirmişlerdir.

İkinci muvaffakıyetli başarı, Uzakşarktaki olmuştur. Fakat burada, hava ve deniz silâhları beraber çalışmış ve Mercan denizi muharebesinde, Japonların daha ileri gidemiyecekleri anlaşılmıştır.

Demokratların, hava üstünlüğünü asıl ortaya koyan vakalar, son Afrika muharebeleri, bir de Avrupaya ve hassaten Şimalî Fransa ile garbi ve merkezî Almanyaya tevcih edilen akınlardır.

Afrika muharebelerinde, hava üstünlüğü, bütün Afrika topraklarının temizlenmesini temin etmiştir. Bir ufacık Malta adasını bir de karşı karşıya olarak Sicilya ile Tunusu düşünün. Eğer, mihver hava kuvvetleri eskisi gibi kudretli olsaydı, elde Sicilya ile Tunus varken, bunların arasındaki dar geçide hiçbir donanma, kapladıkları sahaya da hiçbir ordu sokulamazdı. Kaldı ki, Sicilya - Tunus köprü başıları hava silâhı bakımından, iç hatlar tasnifine giriyor, yani merkezî ve en kısa yollu bir durumda bulunuyordu. Demokratlarsa, dış hatlar üzerinde çalışıyorlar, yani, sol kulaklarını sağ elleriyle tutmak mevkiinde bulunuyorlardı. Buna rağmen, büyük Afrika ve Akdeniz muharebesi, neticede, demokratlar lehine nihayetlenmiştir. Şu halde, bunların malik bulunduğu hava silâhının üstünlüğü bariz ve aşikârdır.

Şimalî Fransa ile garbî ve merkezî Almanyanın havadan bombalanmalarına gelince, bunu, gerçek ölçüsünde tasavvur etmek için, gayeleriyle birlikte tetkik etmek lâzımdır:

Gayeler şunlardır:

1 — Garbî Avrupada ve Almanyada harbe yardımı dokunabilecek her türlü sanayii yıkmak,

2 — Münakalât vasıtalarını yani karada vagonlarla lokomotifleri, nehirlerin üzerinde de, mavnalarla romorkörleri azaltmak,

3 — Merkezî Avrupa ile garbî avrupa arasındaki münakalâtı sakatlamak.

Hergün haberi gelen birçok irili ufaklı hava taarruzlarının, gayeleri bunlardır.

Son haftalarda, bu taarruzlar pek büyük bir şiddet ölçüsüne çıkmıştır. Ayrıca, İtalya üzerine tevcih edilmiştir. Bu suretle, Avrupanın yarısına muadil bir saha, kıtanın cenubunda, merkezinde ve garbında, durmadan ateş altına alınmaktadır.

Bizzat müttefiklerin verdikleri rakamlara göre, bu taarruzlar, kendilerine, ortalama bir hesapla, her 24 saatte, 30 - 50 uçağa mal olmaktadır. Ayda 900 - 1500 uçak. Bu taarruzların şiddetleneceğini, iki üç misline çıkarılacağını, yine müttefikler söylüyorlar. Şu halde, ayda, 2700 - 4500 uçağın kaybolmasını göze alacaklardır.

Almanlar, Londra üzerinde, günde ve ortalama, 100 - 125 uçak kaybetmişler ve bu yüzden, taarruzlarını iki üç hafta kadar devam ettirerek vazgeçmişlerdi. Halbuki, bu, ayda nihayet 3000 - 3600 uçaklık bir kayıp demekti. Onlar bunu göze alamadıkları halde, bugün müttefikler, daha fazlasını göze almış bulunuyorlar. Bu da gösteriyor ki, bir istihsal harbi olan bu harbde, demokrasiler, hava silâhı istihsalâtını gerek makine gerek insan bakımından, artık yoluna koymuş bulunuyorlar.

Bu suretle, harbin başından beri şahit olduğumuz hava başarılarını, her iki taraf nam ve hesabına gözden geçirmiş bulunuyoruz.

Şimdi gelelim, hava silâhının bir silâh olarak tahlili meselesine:

Dikkat buyurunuz, uçak demiyorum, hava silâhı diyorum. Yani, karadaki ordu ve denizdeki donanma gibi, havadaki hava silâhı.

Biliyorsunuz, harbin başında, hava silâhına lâyık olduğu ehemmiyet verilmemiş ve bunun ordu ile donanma emrinde bir yardımcı ve âdi mânasında silâh olduğu sanılmıştır. Bu hatayı, ordu olarak Fransız ordusu, donanma olarak da, bir dereceye kadarı İngiliz donanması yapmıştır. Hatayı işleyen ordu, yani Fransız ordusu, hatasını, varlığıyle ödemiştir. İngiliz donanmasına gelince, bunu da bir bakımdan hazır tuttuğu uçak gemileri, bir bakımdan da, donanma ol-

ması kurtarmıştır. Ancak, bu İngiliz donanması da, muayyen bazı vakalarda, meselâ Norveç'i kurtarmak meselesinde, kendinden beklenen hizmeti görememiştir. Yahut, mselâ, Malaya muharebesinde, uçağa karşı, iki ana parçasını birden kaybetmiştir.

Bu misallerden ve ilk tecrübelerden anlaşılmıştır ki, hava silâhı, sadece bir yardımcı silâh değildir. İcabında, başlı başına bir kudrettir. Fakat, her uçak, eninde ve sonunda ya karaya yahut denize konmak zorunda bulunduğundan, yani kendi aksiyon sahası olan havada üslenemediğinden, neticede, yine, ya ordunun yahut donanmanın himayesini aramaya mecburdur. Şu halde, hava silâhı, ordu ile donanmanın birer yardımcısı değil, her ikisinin bir başka unsura yani hava unsuruna doğru, yeni vasıfta bir istihalesidir. Gerek ordu gerek donanma, kendilerine verilen vazifeleri, artık kendi tabiî aksiyon sahaları olan karada ve denizde değil, ayrıca bir üçüncü unsurda, bir yeni unsurda, yani havada tasavvur etmeğe ve tahakkuk ettirmeğe mecburdurlar.

İşte, bu Cihan Harbinin bütün diğerlerine nazaran olan farkı bu noktadadır. Bu Cihan Harbi, karada ve denizde, artık bir satıh harbi değil bir hacim harbidir. İki değil, üç buud üzerinde cereyan eden bir harbdir. Binaenaleyh, vazulceyşi, sevkulceyşi ve tâbiyesi, buna göre olmalıdır. Talim ve terbiyesi keza. Kumanda hususiyetleri, keza.

Hava silâhının, büyük muharip milletlere zorla ve kafalarına vura vura kabul ettirdiği ilk esas bu olmuştur.

Gelelim şimdi, ikinci ve daha mühim esasa:

Hava silâhı ile, ortaya bir yeni unsur yani hava çıktığına göre ve bu silâh, ancak bu unsurun içinde iş göreceğine göre, şu halde, nasıl, nekadar ve nerede olmalıdır?

İşte bu noktada, «devlet kudretinde devamlılık» temin etme meselesine geliyoruz.

Her devirde, büyük devletlerin kudreti, eninde ve sonunda, kudretli silâhlara dayanmıştır. Fakat, müspet ilimler doğup modern teknik devri başladıktan sonra, artık silâhın kendisi ve, her türlü silâh, medeniyetteki ve ilimdeki seviyenin müş'irelerinden biri olmuştur.

Meselâ, dünyanın en büyük deniz imparatorluğu, tabiatiyle, deniz kudretine dayanmıştır. Fakat, İngiltere, lâzım gelen bir deniz kudretini yaratmazdan önce, denizin ehemmiyetini idrak etmek mevkiinde idi. Yani, onun, malûm deniz imparatorluğunu yaratmsaı, denizlerin ehemmiyetini anlamasının bir neticesi idi, Netice idi, sebep değildi.

Sebep, ilme ve tekniğe, İngilterenin ilk emin vatan olarak açılması idi. Sebep, deniz ticaretini hem idare edecek hem de o sayede çoğalacak, tekâsüf edecek ve nüfuz ve itibar kazanacak «sermaye» ye, İngilterenin ilk emin vatanı hazırlaması idi. Sebep, bunlardı. Bu işin silâhı, yani donanma, bunlardan sonra yahut bunlarla beraber fakat herhalde, bunlar dolayısiyle, bunlar yüzünden ve bunların hizmetinde olarak vücut buldu. Yoksa, o devirde, meselâ Osmanlı İmparatorluğu için, kudretli bir donanmaya malik bulunmanın hiçbir müşkülâtı yoktu. Ve buna malik idi de. Ancak, bu donanma, sadece bir silâh idi. Bir deniz ticaretinin ve bir dünya deniz ticaretinin yol açısı ve desteği değildi.

Kıtalara doğru açılmak ve bunun için de imparatorluğun Kızıldeniz ve Hint denizi sularında üsler yaratmak, Osmanlı donanmasının arzu ve irade hesaplarına girmemişti. Kıtaların yolunu bulmak, ehemmiyetlerini anlamak, ticaretlerini alıp getirmek ve Osmanlı ordusunun birbirine eklediği Afrika - Asya - Avrupa kıtalarının iç denizlerinde ve açık denizlerinde yeni bir görüş ve yeni bir hayat için cevelân sahaları yaratmak, hiç kimsenin aklına gelmemişti. Fakat Venedik'liler ile Ceneviz'liler bizden dayak yerken ve Portekiz'liler ile İspanyollar, daha sonra da Fransızlar ve Felemenk'liler dünyanın beş kıtası arasında sadece ticaret yahut sadece kazanç peşinde dolaşırlarken, İngilizler, «deniz unsuru» nu bütün incelikleriyle tetkike başlamışlar ve ondan en başta sadece ilmî fakat arkasından da ekonomik, sosyal ve politik bir takım hükümlere ve neticelere varmışlardır.

Öyle ki, İngiliz denizciliğini bir yandan bir büyük amiral olarak meselâ Nelson'u temsil ediyorsa, ona o bildiğimiz üstünlüğünü veren de, acaba, **Greenwich** rasat istasyonu ve bunun yanı başındaki denizcilik üniversitesi değil midir? Bunlardan başka, aynı İngiliz denizciliğine keza malûmumuz olan müessiriyeti veren, acaba **Navigation Act,** yani İngilterenin denizler üzerinde vazettiği ilk ticarî ve siyasî yasa değil midir?

Şüphesiz ki, İngiliz denizciliği, bütün bu saydığımız şeylerin fakat bunlardan önce de bir ilk ve ana görüşün mahsulüdür. Her şey bu görüşten doğmuştur. Bu görüş, ise, «deniz unsuru» nu ilmî metoda tevdi etmekten ibarettir.

Yani, deniz, bir kere deniz olarak nedir?

Karalar arasında nasıl bir rol oynar ve bunları nerede birbirine bağlar, nerede birbirinden çözer?

Sonra. denizlerle ticaretin münasebeti nedir.?

Nasıl bir deniz nizamının içinde, insan, İngiliz olunca herkese er-geç takaddüm eder?

İngiltere, bütün bu suallerin cevabını verdiği içindir ki en büyük denizci devlet olmuş ve devlet kudretinde devamlılığı temin etmiştir. İşte, yeni hava unsurunu, artık İngiltere diyemiyeceğim fakat, İngiltere ve Amerika, yani Anglo - saksonlar, böyle bir küllî görüşle ele almış bulunuyorlar.

Yani, onların nazarında, uçak, silâhlardan bir tanesi değildir ve bundan ibaret görülmemektedir. Onların nazarında, uçak dünya coğrafyasının yeni baştan gözden geçirilmesini, kıtaların birbiriyle olan ekonomik politik ve stratejik münasebetlerinde bir yeni tanzime gidilmesini, **hem mümkün kılan hem de emreden bir şeydir. Bir silâh değil, bir kudret vasıtasıdır.**

Uçağın aksiyon sahası da havadır. Hava, yeni unsur! Her zaman mevcudolan fakat ancak fizik ve kosmik mânada mevcudolan unsur! Hava, halbuki, bu defasında, bir teknik unsur, dolayısiyle de bir sosyal ve politik unsur olmuştur. Tıpkı, dört beş asır önceki denizin yahut İskender ve Cengiz devirlerindeki kara'nın yaptığı gibi, hava, kendini insana bu yeni mahiyetinde arz etmekte, tanzim istemekte, yasa talebetmektedir.

Işte Anglo-saksonlar, bu harbin cehennemî kaos'u içinde, böyle bir hava telâkkisinin yaratacağı kudret vasıtasını hazırlamakla meşguldürler. Almanya üzerine düşen bombalardan yahut Afrikanın kendi ellerine geçmesinden, bu mânayı çıkaramazsınız. Uçağın bu gibi işlerde yaptığı, sadece bir silâh olmaktır. Uysal bir silâh. Bu arz ettiğim hava telâkkisini, gazetelerin kimbilir hangi sahifesinde kalmış şuna benzer bir beyanattan çıkarabilirsiniz:

«Sulhtaki havacılık hususunda, Amerika ile bizim aramızda tam bir mutabakat mevcuttur. Bu sahadaki hazırlıklarımız, harb istihsalâtımıza hiç bir surette engel olmıyacaktır.»

Kısacık bir beyanat. Fakat, nekadar mânalı!

Almanlar gibi medeni bir millet, hava unsurunu bu mânasında da anlamamış olamazdı. Luftwaffe'den önce Lufthansa bunun en büyük bir delilidir. Ancak, tarihin bir yeni mâna ve tecellisini, anlamak başka bir şeydir, gerçekleştirmek yine başka. Almanya, hava unsurunda daha çabuk silâhlanıp daha önce hamle etmekle, hava unsurunun sosyal, politik ve ekonomik nimetlerini bir darbede elde edeceğini um-

muştur. Ancak, aynı keşfin, muhtemel hasımlar, ezcümle Amerikalılar tarafından da yapılacağını hesaba katmamıştır. O Amerikalılar ki. hava hâkimiyetinin iki anahtarına malik bulunuyorlar: Motör ve petrol!

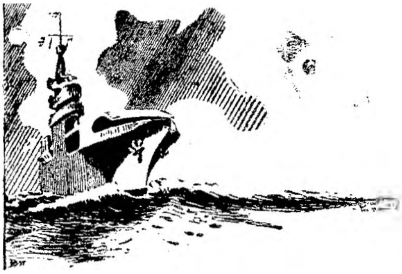
Almanlar, bu işte, yani havalar hâkimiyetinde, İngilizlere karşı Portekizlilerle İspanyolların ikinci kademede de Fransızlar ile Felemenklilerin düştükleri vaziyete düşmüşlerdir: yol göstericilik!

İşlemek istediğim ikinci noktayı, yani hava silâhının bu harbdeki stratejik rolünü bir başka konuşmaya bırakıyorum.

Yalnız, mademki hava silâhı ile hava hâkimiyetinin tarihî mahiyetini, daha eski devirlerin daha eski kudret vasıtalarını da hikâye ederek tahlil etmiş bulunuyorum, bâri şunu da ilâve edeyim:

Eski deniz hâkimiyeti devri, geldi geldi, dünyadaki «Singapur, Septe, Süveyş gibi» mühim dar geçitlerin elde tutulmasına dayandı. Acaba, hava hâkimiyeti devri de hava için, birtakım hâkim üsler daha doğrusu hâkim coğrafyalar tanıyacak mıdır? Hesap ve tasavvur bu mudur? Temenni edelim ki, böyle olmasın. Aksi takdirde, önce karaların daha sonra da denizlerin paylaşılamaması yüzünden tarih içinde teselsül etmiş olan kanlı harbler, bu sefer de, havalarda intifa ve havalarda hâkimiyet yüzünden, yeniden fakat çok daha kanlı olarak tekerrür edecektir.

İnsanlık medeniyeti, havalara, denizlerdeki ve karalardaki çapul ve zulüm zihniyeti ile çıkacak olursa, kendi başını yemiş olacaktır. Havalar, çünkü maddeten ciğerlerin mânen de vicdanların gıdasını veren ebedî hürriyetin ülkesidir.



Havacılığın Harb Stratejisindeki Rölü

7 haziran 943

BİLMEM dikkat buyurdunuz mu, son hafların başlıca haberleri arasında en mühim mevkii hava silâhına ait olanlar tutmaktadır. Gerek bu silâhın başardığı işler, gök üzerinde yürütülen mütaleala· bakımından.

Hava silâhının başardığı işleri geçen konuşmamda hülâsa etmiştim. Onun için, bunu tekrarlamıyacağım. Fakat, yürütülen karşılıklı mütalâaları bir araya toplamakta, öyle sanıyorum ki, fayda vardır. Hem bunu uzunca bir zaman mesafesine teşmil etmek daha doğru olacaktır.

Bir kere, harb başlamadan önce Alman Başvekili Hitler'in iki meşhur sözü vardır:

Biri, İngiliz donanmasının, Alman hava silâhı sayesinde, hantal ve iş görmez bir hale getirileceğidir. Diğeri de, hava silâhı bahsinde, Almanların seviyesine hiç bir milletin gelemiyecek olmasıdır. Fakat Hitler, bu bahiste, Anglo - saksonları istisna ederek, bunların, sporcu bir terbiyeye verdikleri ehemmiyet yüzünden, havacılıkta tehlikeli olabileceklerini ilâveye lüzum görmüştür.

Harbin ilk yılları, Hitler'in ilk sözünü, son yılları da ikinci sözünü teyit etmiş bulunuyor.

Harbin ilk yıllarında, Dünkerk'ten silâhsız vapura binen İngilizlerle Fransızların, Ingiltereye ayak basar basmaz söyledikleri söz şu olmuştur:

— Uçak! Uçak lâzım! Uçakları vardı, yendiler, uçak veriniz, biz de yenelim!

Balkanlar düştüğü zaman, Girit önünde İngiliz donanması iş göremediği zaman, Londra bir çıra gibi tutuştuğu zaman, izah hep o izahtı:

Uçaksızlık!

Bunlar, hava silâhı hakkında yürütülen eski mütalealardır.

Bir de yenilerine bakalım:

Mihver, Afrikada mağlup oluyor. İzah: Uçaksızlık.

Müttefikler, ateş tavanını, İtalyan çizmesinin ökçesinden koncuna doğru teşmil ediyorlar. İzah: Hava hâkimiyeti.

Garp Avrupasında tren ve lokomotif avına çıkılıyor, münakalâtta intizam kalmıyor, kavuşak noktaları vuruluyor. İzah: Hava hâkimiyeti.

Merkezî, şimalî ve garbî Almanya, aylardanberi, hava hücumlarına maruzdur. Barajlar yıkılıyor, fabrikalar ateşe veriliyor, Almanyayı bir üstün sanayi memleketi yapan Ruhr havzası, çalışamaz bir hale getiriliyor. İzah: Hava hâkimiyeti.

Ve İngiltere Başvekili Churchill, Amerikan kongresi huzurunda, hava harbinin bu harbi bitirip bitiremiyeceği hususundaki münakaşa henüz bir netice vermemiş olmakla beraber, işin sonuna kadar tecrübe edileceğini beyan ederken, Eden, Almanya ile İtalyanın havadan fasılasız dövüleceklerini ve bunu durdurmak hususunda hiç bir teklif ve tavassutun kabul edilmiyeceğini söylüyor.

Diğer tarafta, Alman propaganda Nazırı Dr. Gobbels akınların gayet ciddî olduğunu kabul ediyor ve Alman milletini mukavemete ve sükûnete davet ederek iki tesellide bulunuyor.

Birincisi, akınlara, aynı şiddette cevap verilecektir.

İkincisi, Alman denizaltı harbi, müttefiklerin hava harbinden daha tesirlidir.

Neticede, bazı İspanyol gazeteleriyle ricalinin ayrıca da Papanın iltimaslarına rağmen, hava harbi bütün şiddetiyle devam ediyor.

Bütün bu sözlerden, benim kendi hesabıma çıkarabildiğim mâna, hava harbinin, önümüzdeki aylarda, görmediğimiz başka, fakat aynı zamanda tasavvur dahi edemediğimiz bir ölçüye yükseleceğidir.

Avrupanın bugünkü vaziyeti, bunu gösteriyor.

Avrupanın vaziyetini bir gözden geçirelim:

Avrupa, harbin başlangıcından beri, bir deniz ablukası altında idi. Hiç bir kıta ile, hiç bir yabancı ham maddeler kaynağına doğru, hiç bir irtibatı yoktu. Ancak, mihverin hâkim hava silâhları, bu deniz ablukasını, zaman olmuş, Akdenizde, felce uğratmıştı. Rommel'in Afrikaya ayak bastığı günden itibaren, Akdenizin en büyük bir sahası üzerinde, mihverin deniz taşıtları rahatça gidip gelmiş ve İngilizlere, Akdenizin yalnız iki ucu bırakılmıştı.

Bugün bunun aksini görüyoruz. Tunus elden gittikten sonra, hava bakımından hâkim bir coğrafya olan İtalya toprakları mahkûm bir

durumа girmiştir. Ve müttefiklerin hava, denizüstü ve denizaltı kuvvetleri, bu coğrafyayı, yakında, bir limanından bir limanına sandalla dahi gidilemiyecek bir hale sokacaklardır. Daha şimdiden, en şimaldeki limanlardan biri olan Specia'ya sığınan İtalyan donanması, bir yerlerde saklanamaz ve barınamz bir hale sokulmuştur. Şu halde Almanların İngiliz adalarına karşı mahdut bir ölçüde tatbik edebildiklerini, müttefikler, bugün İtalyaya karşı, yarın da bütün Akdenizde, deliksiz tatbik etmek peşinde bulunuyorlar. Ayrıca, Norveç sahilleri ile Fransa sahilleri arasında, sahil hücum uçakları, mayın dökme uçakları, denizaltılar ve hafif hücum botlariyle aynı ameliyeyi tatbik ediyorlar. Buna, havadan karalara, geceli gündüzlü, tevcih edilen akınları ilâve ederseniz, şu manzarayı elde edersiniz:

Deniz ablukası ile kâğıda sarılan Avrupa paketi şimdi, havadan, ve daha tesirli olarak da denizden, sıkı sıkıya sicimlenmekte ve kıskıvrak bağlanmaktadır.

Hava silâhının müttefiklere temin ettiği bir stratejik üstünlük budur.

Gelelim ikinci üstünlüğe:

Bu, sistemli sanayi tahribidir.

İngilizlerin ifadelerine göre, muazzam Ruhr sanayii, aksak bir hale sokulmuştur. Ruhr, Almanyayı, Avrupada en kudretli devlet yapan bir sanayi bölgesidir. Ruhr'u hazfettiniz mi, Alman sanayi potansiyeli Fransanınkinin altına düşer. Binaenaleyh işin şakaya gelir bir tarafı yoktur.

İngilizlerin ifadeleri budur da, Almanlarınki başka türlü müdür? Son Sportpalas toplantısında, Alman propaganda Nazırı Doktor Göbbels ile Alman silâh ve mühimmat nazırı Speer'in beyanatlarına bakılırsa, mesele, üzerinde durulmaya ve hakkında vaziyet alınmaya lâyıktır. Çünkü Göbbels, akınların gayet ağır olduğunu ve Ruhr halkının çektiklerini herhangi bir Almanın göziyle görmeden kavrıyamıyacağını söyledikten sonra, kabine arkadaşı:

— Fakat harb istihsalâtımıza halel gelmemiştir ve istihsalâtımız artmıştır, diyor. Bu suretle, bir nazır, akınların ağır olduğunu açıkça kabul ederken, diğeri, zarar hususunda ortalığı teskin ediyor. Eğer akınlar ağır olmasaydı, iki Alman nazırı tarafından, böyle birbirine teyellenmiş iki ayrı istikamette beyanat yapılmasına lüzum olmazdı.

Burada, bir de Mareşal Göring'in, harb başlangıcındaki bir sözünü hatırlamak lâzımdır. Göring, daha Polonya muharebesi esnasında, Almanyaya bir tek düşman bombasının düşmiyeceğini temin

etmişti. Eğer, Şark cephesindeki hava kayıpları istatistiği gerçekten Almanların dediği gibi olsaydı, bugün, Göring susup, diğer ikisi konuşmıyacaktı. Çünkü, bugün bile Alman tebliğlerinde, şarktaki Alman hava kayıpları, Ruslarınkine nazaran bire yirmi beş, bire elli olarak gösterilmektedir. İnsan, Rusların elinde nasıl hâlâ uçak kaldığına yahut müttefiklerin o cepheye nasıl uçak yetiştirebildiklerine bir kere hayret ediyorsa, Tunusda, garp Avrupasında ve bizzat Almanya üzerinde nasıl olup da, hava hâkimiyetinin bu kadar gözle görülür bir şekilde karşı tarafın eline geçtiğine, iki kere hayret ediyor. Ve demeğe mecbur kalıyor ki, eğer Ruhr harb istihsalâtı üzerine indirilen darbeler hakkındaki Göbbels - Speer beyanatı da aynen şarktaki uçak kayıplarını bildiren tebliğler yahut aynen denizlerdeki müttefik gemi kayıplarını bildiren tebliğler gibi ise, bu hususta da, telkin ve propagandanın, yerlerini, itiraf ve itizara bırakacağı saati beklemek lâzımdır. Bu saat, gelince zira, meselâ Afrika muharebelerinde, mihver hava kuvvetlerinin yeter sayıda olmamasına mukabil müttefik deniz teknelerinin de aksine, koca orduları taşıyacak kadar yeter sayıda olduğu görülmüştür. Toplıyalım:

* * *

RUHR sanayi bölgesine vurulan darbeler, sistemli bir sanayi tahribinin şaşmıyan ârazını taşımaktadır. Ve bu işin kurmaylığını, İngiliz sanayi mütehassısları yapmaktadır. Çünkü bir memleketin sanayii, hele Ruhr'da olduğu gibi her parçası bir diğerine bağlı bir bütün olursa, bu bütünün aksaması yahut çalışamaz bir hale gelmesi için ilkin hangi parçalarını parçalamak lâzım geldiğini ve bu parçaların hangi şehirlerin hangi semtlerinde bulunduğunu, ancak, sanayiciler, yani mühendisler tayin edebilir. Ruhr sanayiinde, ağır çelik izabe ocaklarından tutunuz da, çalışan torna tezgâhlarına kadar, yani anahtar sanayiinden transformasyon sanayiine kadar, her fabrika bir büyük iş zincirinin bir halkasıdır. Hlka vardır ki, koparsa bir ehemmiyeti yoktur. Fakat halka da vardır ki, koparsa, bütün iş zinciri aksayacaktır. Böyle bir halka, bazan metalürjiyi besleyen bir kimya tesisi, bazan da bütün bir kimya sanayii grupunu, zedelenirse, tamir edecek olan bir metalürji tesisidir. Her defasında, hava akını maksatlı olarak tevcih edilmeli ve arkasından, hava istikşafı, sanayi teknisyenleri kurmayına, kontrol malûmatı getirmelidir. Çünkü müteakip hücumlar, gelen malûmata göre yapılacaktır. Ya, verilen zararın tesirsiz olduğu görülerek, aynı hedef tekrar bombalanacak, yahut aksamının o halka-

da tam olduğu tesbit edilerek zincirin diğer mühim halkalarına sıra gelmiş olacaktır.

Pilotların ve hava kurmaylarının, bu bahiste yaptıkları, sanayi teknisyenleri tarafından verilen talimatı, harfi harfine yerine getirmekten ibarettir.

Şimdi, Ruhr sanayi bölgesi, böyle sistemli bir şekilde, acaba bugüne kadar ne nisbette tahrip edilmiştir? Bunu bir taraf böyle, diğer taraf ise başka bir şekilde göstermektedir. Doğrusunu, bize, yine zaman ve hâdiseler söyliyecektir. Bizim yapacağımız ve bize düşen, «sistemli sanayi tahribi» nin ne olduğunu ve nasıl yapıldığını bilmektir. Aksi takdirde, hava silâhının nelere muktedir olduğunu kestiremeyiz. Ve, harbin gidişi hakkında, doğru bir fikir edinmiş olmayız.

Bakın Dortmund, Essen ve Duisburg akınlarında, öylesine bir hava kuvveti tahsis edilmiştir ki, 25 ile 40 arasında oynıyan bir uçakl kayıbı bahasına, bu şehirlerin massif bombardımanı kabil olmuştur. Eğer, müttefikler, bu 25 - 40 uçaklık kayıbı, hava akınlarının umumî ve carî masraflar hanesine alacak bir vaziyette bulunuyorlarsa, aynı tesirli akınları yarın başka sanayi şehirlerine de tevcih edecekler ve haftalar ile aylar böyle bu şekilde geçecek demektir.

Bu işte birinci mühim nokta, Akdenizden Manş kıyılarına kadar, bu temayüldeki ve bu gayeyi güden hava akınlarının, önümüzdeki aylarda arz edeceği kesafettir. İkinci mühim nokta da, hava menzillerinin müttefikler lehine bir kısalma yapıp yapmıyacağıdır.

Kesafet artarsa, sanayi tahribi meselesi, sulhden sonraki devreye ait bir şümul kazanır. Çünkü bu suretle, Avrupadaki sanayi, harb bananesiyle, büyük bir nisbet dâhilinde tasfiye edilmiş demektir.

Hava menzillerinin kısalmasına gelince, bunu şimdiye kadar daima daha uzun menzilli uçakların imali temin etmiştir. Meselâ Specia gibi uzak bir yeri, İngiltereden ve Afrikadan kalkan uçaklar bugün dövebilmektedir. Fakat menzillerin, bir de, toprak kaybı neticesinde kısalması ihtimali vardır. Meselâ yine Specia'yı Tunus düşmeden önce Afrikadan vurmak imkânsızdı. Tunus'un düşmesi, Şimalî İtalya sahillerini bile Afrikadan kalkacak uçakların menzilleri içine sokmuştur.

Yarın eğer Sicilya yahut Sardunya elden çıkacak olursa, bu sefer, Akdeniz üslerinden Avrupanın daha içerlerine kadar sokulmak kabil olacaktır.

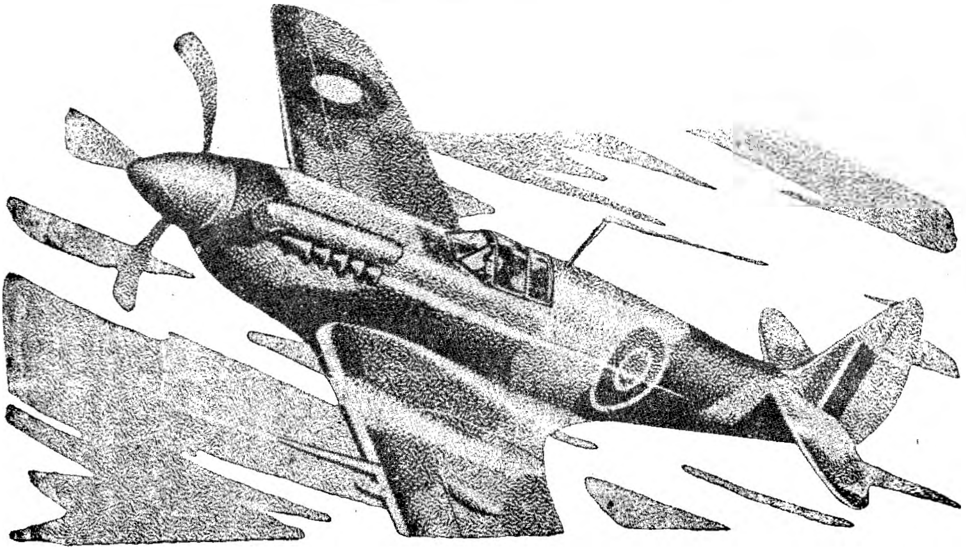
Bakalım, bu iki mühim nokta, yani bu bombardıman kesafetinin artması bir, hava menzillerinin kısalması iki, önümüzdeki haftalarda nasıl bir değişme kaydedecektir. Avrupa üzerine tevcih edilen hava

akınlarının ehemmiyetini ve harbin neticesi üzerindeki tesirini bu değişme tâyin edecektir.

Bu akınların hedefi, cepheler olmadığına göre, bunlar, yani cepheler, vazifelerini görmekte devam edeceklerdir. Cepheleri, ancak cepheler yani askerî sadme yıkabilir. Karaya yapılacak çıkartmalar, Şark cephesinden beklenilen inkişaflar hep bu fasla dahildir.

Yalnız, bir noktayı unutmamak lâzımdır. Bu da, bu harbin, bir «topyekûn harb» olduğudur. Her harbde, cephe ile cephe gerisi arasında sıkı bir münasebet vardır. Ve bu münasebet, hem maddî hem de mânevidir. Bazan kuvvetli cephe zayıf cephe gerisini sağlamlaştırır. Bazan da, çürük cephe gerisi kuvvetini muhafaza eden cepheyi yıkar. Fakat bu, bir «Topyekûn harb» de, çok daha şiddetli bir şekilde mevcut olan bir haldir.

Müttefik hava akınları, size bu arzettiğim gayelerine ulaşırlar mı ulaşamazlar mı, bunu bilmem. Fakat, ulaşacak olurlarsa, o zaman, yıkacakları cephe gerisi, içtimaî ve siyasî bir cephe gerisi değil, sınai ve teknik bir cephe gerisidir. Cephe gerisindeki insan, sonuna kadar cephesine sadık kalabilir. Bu hususta göstereceği vatanseverliğin ve feragatin hududu yoktur. Ancak, elindeki alet kırılırsa, mesele değişir. Çünkü alet mevcudunun bir hududu vardır. Mihver, bu sebeple Kale Avrupada, iki ayrı unsuru kudretli tutmağa mecburdur: mânevi bakımdan, insanı, maddi bakımdan da aleti!.



Silâhların ve propagandanın ikna mantığı

19 Temmuz 943

BUGÜN, gündüz saatlerinde, Roma, bombalandı. Verilen tafsilâta göre, müttefikler, hava akınından birkaç saat önce, gökten beyannameler atıyorlar. Ve bu beyannamelerde, iyi nişan alınacağını, ebedî şehrin kültür âbidelerine dokunulmıyacağını ve yalnız askerî hedeflere zarar verileceğini temin ediyorlar. Ve Roma halkına hitaberedek, şunu ilâve ediyorlar:

«Sizi idare eden sahte liderler, kendi uçakları vasıtasiyle âbidelerinizi bombalıyarak bizim yaptığımızı iddia edebilirler. Bunun için, Roma bombardımanını gündüzün yapacağız ve en nişancı pilotlarımıza yaptıracağız. Ne kadar iyi nişan alındığını ve kültür âbidelerine nasıl dokunulmadığını, bombardıman bittikten sonra gidiniz, gözünüzle görünüz.»

Bu acayip harbin bu, ikinci «ihbarlı bombardımanı» dır. Birincisini, Almanlar, Felemenk'in Roterdam şehrine tevcih etmişlerdi. Ve bunu yaparken Felemenk halkına mukavemetin faydasızlığını, İngiliz halkına da, harbe devam edilecek olursa İngiliz şehirlerinin başına gelecek olan felâketleri anlatmak istemişlerdi.

Bu harb, esasen, bir bakıma göre, münakaşalı bir harbdir. Bu münakaşada, ikna vazifesi, bir yandan silâhlara, bir yandan da propaganda cihazlarına verilmiştir.

Polonya, altı haftada ortadan kalktıktan sonra, Almanya, garbe dönerek, ilk sulh taaruzunu yapmıştır. Norveç ve Danimarka işgallerinden sonra, Felemenk - Belçika ve Fransa işgallerinden sonra, Balkanların işgalinden sonra, Girit'in işgalinden sonra ve Rusyaya taarruz edilmezden önce, hemen her defasında bir sulh taarruzuna girişilmiştir. Hemen her defasında, silâhların zaferi bir ikna unsuru bu zaferin propaganda vasıtalariyle izahı da ikinci ikna unsurunu teşkil etmiştir.

Keza, şark cephesinde yapılan 1941 ve 1942 yaz taarruzları sırasında, mihver propagandası, gâh Ruslara hitabederek ve demokrasilerin, kendilerine, bu harbin hamallığını yaptırdıklarını ileri sürerek münferit sulh yapmalarını ima suretiyle tavsiye etmekte, gâh, Rus ordusu diye bir kuvvetin kalmadığını isbat ederek demokrasilere, bir uzlaşma sulhü yapmağa razı olmaları lüzumunu hatırlatmakta idi. Demokrasiler, harbin ilk yıllarında, münakaşaya girmediler. «Atlântik yasası» nı ilân ederken dahi, karşı tarafı ikna gibi bir harekete girişmediler. Ta havadaki üstünlüğü temin edinciye kadar. Fakat bu üstünlüğü elde ettikleri tarihtenberi, onların da münakaşalı harbden hoşlandıklarını anlamış bulunuyoruz. Buna dair de birkaç misal vermezden ve Roma bombardımanının tahliline girişmezden önce, silâhların ikna kabiliyetini, her iki taraf için de ele almak istiyorum.

Sevgili dinleyicilerim!...

Silâhların kudreti, harbin ilk yıllarında yalnız mihver lehine işlemiş bir unsurdur. Müttefiklerin silâhları, bu ilk yıllarda değil konuşmak ve ikna etmek kendilerinden bahsettirecek bir durumda dahi bulunmıyorlardı. Onlara, kaçmak, yahut susmak düşünüyordu. Şu var ki, mihver silâhları da zaferlerini ve otoritelerini, belli başlı ve dayanıklı hasımlarının hemen hiç biri üzerinde tam olarak tesis edememişlerdi. Ne Rus orduları ortadan kadırılabilmiş, ne de İngiltereye bir ihraç yapılmış yahut hava bombardımanlarına devam edilebilmişti. Afrikada, Akdenizde, Şarkta ve bilhassa Avrupanın tamamı üzerinde, mihver, bir çok muvaffakıyetler kazanarak bunlardan bir miktar ikna mantığı çıkarabiliyordu. Propagandasını konuşturacak hem de selâhiyetle konuşturacak bir zaferler dünyalığı ile teçhiz edebilmişti. Fakat, ne Polonyanın bir kaç gün içinde param parça edilmesi, ne de Norveç'in İngiliz donanmasının gözü önünde zaptedilmesi ne de hattâ büyük devlet Fransanın esir alınması, karşı tarafı iknaa kâfi gelmişti. Çünkü bütün bu zaferler, başlıca hasımlardan İngiltere ve Amerikanın etine ve kemiğine dokunmuyordu. Öz gövdesinden yara alan yegâne hasım, Rusya idi. Fakat onun dev gövdesinin de mukavemet hududu yoktu. Bu suretle, mihver silâhlarının kudret imtihanları, başka cisimler üzerinde yapılan bir takım kudret gösterilerinden ibaret kaldı.

Buna karşılık müttefik silâhlarının, zamanı gelince, gördükleri işler, başlıca mihver devletlerinin etlerine ve kemiklerine dokunmak ve bunları zedelemek, bunları acıtmak hassasını taşımaktadır. Meselâ Ruhr havzası, sizlere kaç kere, arzettiğim gibi, Almanya'nın şöyle böy-

le bir parçası değildir. Almanya, Ruhr varsa, Almanyadır. Ruhr harap oldu mu, eski sanayi Potentieli hesaplarına göre, Fransadan da zayıf bir devlettir. Bunun gibi, müttefik taarruzları yüzünden, İtalyanın elden çıkardığı, bir başka devletin sömürge imparatorluğu değildir. Kendi sömürge imparatorluğudur. Hem de Cavour'dan beri bin emekle meydana getirebildiği bir imparatorluktur. İtalyanın elinden, koparılarak, bu servet alınmıştır. Bu yetmiyormuş gibi de, harb, gelip Sicilyaya, ana topraklara dayanmıştır. Sonra Cenova, Milâno, Torino, Napoli gibi, çalışkan İtalyan nesillerinin bir buçuk asırda meydana getirdiği şehirler, ağır darbeler yemiştir. Bunlar, ne Polonyada, ne Norveçte, ne de Fransa yahut Rusyadadır. Hepsi, İtalyadadır. Ve modern İtalyan tarihinin genç gövdesi, şarha şarha kanamaktadır.

Silâhların yaptığı ve yapabileceği, bir hasma, böyle bu şekilde anlatıldı mı, artık, bir «ikna» değil bir «ilzam» ve «iskât» ameliyesidir. Demek oluyor ki, müttefikler, bu münakaşalı harbin münakaşasına katılmadan önce, beklemişler, hazırlanmışlar, susmuşlar, ve silâh kudretlerinin, ikna edici değil, ilzam ve iskât edici olacağı zamanı beklemişlerdir.

Şimdi artık, müttefikler için de, münakaşa kabiliyetlerini gösteren birkaç misal verebiliriz:

Bunların başında, harb istihsalâtına dair olan istatistikler gelmektedir. Bunlardan yalnız uçak ve gemi imalâtına dair olanları alırsak, gene görürüz ki, silâhlarla propaganda, iyi bir iş birliği yapmıştır. Çünkü Afrikanın zaptı, Ruhr'un zararsız bir hale konması, Sicilya taarruzu, hep, uçak ve gemi sayısının istatistiklerde ilân edilen hadleri bulmuş olması yüzünden kabil olmuştur.

İkinci münakaşa misali olarak denizaltı harbini alabiliriz. Müttefikler, denizlerdeki kayıplarının yüksek olduğunu inkâr etmemişlerdir. Alman denizaltılarının tehlikeli bir silâh olduğunu, keza, her fırsatta kabul ve tasdik etmişlerdir. Fakat son iki ay içinde, sebepleri ne olursa olsun, müttefikler, denizaltı tehlikesini büyük bir ölçüde azaltacak bir duruma girmişlerdir. Tam bu tarihlerde de, mihver propagandası, müttefik hava bombardımanlarının değil asıl kendi denizaltılarının müsbet neticeler aldığını iddia etmekte idi. Müttefikler, bu iddiayı, bir kere filen denizlerde ikincisi de, Sicilya ihracını yapmak suretiyle bilvasıta çürütmüşler ve şayet denizaltıları, iddia edildiği gibi müttefik deniz tonajının köküne kibrit suyu dökmeğe muvaffak oldularsa, şu halde Mısır ordusunun beslenmesi, Fransız Afrikasının işgali Tunus zaferi ve en nihayet Sicilyanın istilâsı acaba nasıl olup da imkân dahiline girmiştir, demek istemişlerdir.

Üçüncü ve daha etli canlı misale gelince, bu, şu esnada, İtalyaya tevcih edilmiş müthiş sinir harbidir, Roma bombardımanı bunun ancak küçük bir faslıdır. Daha önce Ruzvelt ile Çörçil bir müşterek mesajla, İtalyan milletini, kendi mukadderatı hakkında katî kararını vermeğe davet etmişlerdir. Bu karara göre, İtalyan milletinin, Musolini ve Hitler uğruna ölmek mi yoksa İtalya ve medeniyet namına yaşamak mı istediği anlaşılacaktır.

Bunun müttefikler tarafından yapılmış ilk sulh taarruzu olduğuna şüphe yoktur. Tesiri itibariyle, ancak Alman ordularının Paris üzerine yürürken Almanyanın Fransaya tevcih ettiği diplomatik tazyik ile mukayese edilebilir. İtalya bakımından da, şimdi, düşman kapılardadır ve tehlike büyüktür. İtalya için de, harbin sonu ve neticeleri hakkında yapılabilecek muhakemeler, ümitsizliğe götürücüdür.

İtalya adeta, o günlerde harb ilân ettiği Fransanın vaziyetine düşmüştür. Şu farkla ki, kendine bu halinde taarruz etmeği aklından ve vicdanından geçirecek bir ikinci İtalya yoktur.

Mesajın İtalyada nasıl bir tesir yaptığını, resmi İtalyan kaynaklarının mütalâalarından, pek çokaramayız. Çünkü bunlar, İtalyayı harbe sokan partinin elinde bulunmaktadır. Üstelik mesajda, İtalyan milletine, eğer teslim olursa Avrupa camiası içinde şerefli bir varlık vaad edilmektedir amma, İtalyan faşizminin her derecedeki liderlerine hiç bir şey vaad edilmemektedir. Bilâkis, bunlardan hesap sorulacağı bildirilmektedir. Bu sebeple de, resmî kaynakların dediğine inanamayız. Bu hususta, yani, İtalyan milletinin bu vaziyette ne düşündüğünü etrafiyle anlamak için, elimizde iki çare vardır. Bunlardan biri, zaman, yani, hâdiselerin gelişmesini beklemek; diğeri de, İtalyan milletinin, Sicilya düştükten sonra alacağı tavrı beklemektir.

Şimdilik, bu acayip münakaşalı harbin en bahtsız muhatabı İtalyan milleti, kendine tevcih edilen de ya silâhların yahut da propagandanın ikna mantığıdır. Ve, demin de arz ettiğim gibi, «ikna» ameliyesi, bu defasında, bir «ilzam» a benzemek istidatlarını gereği gibi taşımaktadır. Mütalâalarımda daha ilerisine gitmek «zebun küşlük» olur. Bunu benden beklemezsiniz.

Şimdi, bir de Sicilya askerî valisi General Aleksandr'ın, adanın işgal edilen parçasında ilân ettiği maddelerden bahsetmek istiyorum. Bunların bir kısmı, her askerî işgal makamının, mücadele ve savaş henüz devam ederken, kaleme alacağı nevindendir. Fakat bir kısmı ayrı ve yeni bir mahiyet taşımaktadır. Bilhassa ikisi:

Birinde, İtalyan kıralının salâhiyetleri talik edilmekte, diğerinde

ise, Faşist partisi ve bunun yaratmış olduğu içtimaî, iktisadî ve siyasî nizam ilga edilmiş bulunmaktadır. Biri sadece talikten diğeri ise katî ilgadan bahsediyor.

Aşikâr bir şey ki, müttefikler, Avrupanın hangi parçasını ele geçirirlerse, burada faşizmin yahut nasyonal sosyalizmin esaslı bir tasfiyesini yapacaklardır. Bu sebeple, İtalyaya ayak basıldığı ve yarım ada toprakları ele geçirildiği takdirde tatbik edilecek büyük tasfiye ameliyesinin daha şimdiden Sicilyada başlamış olmasına hayret etmemek lâzımdır.

Öteki maddeye, yani İtalya kıralına ait salâhiyetlerin sadece taliki meselesine gelince, bu, Savoya hanedanına yapılan bir yeni ihtardır. Bundan önceki ihtarın hususiyeti dinî müesseselere dokunulmıyacağı hakkında Papalık makamına teminat verildiği halde, İtalya hanedanından bahsedilmemiş ve buna her hangi bir şekilde bir teminat verilmemiş olmasıdır. Sebep, müttefiklerin nazarında, Savoya hanedanının, şimdiye kadar yapılan işlerin hepsinden mesul olmasıdır. Bu suretle, askerî işgal tehlikesi İtalyan topraklarını tehdit ediyorsa, bir rejim değişikliği ihtimali de, Savoya hanedanını tehdit etmektedir.

Sevgili dinleyicilerim;

Bütün bunlar, bir yandan askerî harekât devam ederken, bir yandan da kesif propaganda kollarının, muntazam istikametlerle, İtalyadaki tefekkür merkezlerine ve tefekkür cihazlarına doğru tevcih edilmesi demektir.

Dikkat buyuracak olursanız, «teslim olmak mı lâzımdır, olmamak mı?» münakaşası İtalyada artık başlamıştır. Böyle bir münakaşanın ve bu münakaşaya yol açacak fikrî ve ruhî sebeplerin açığa vurulması bir takım şeylere delâlet eder ki, onları bu akşam mevzuubahs edecek değilim.

Yalnız bir noktayı, hep bir arada, gözden kaçırmıyalım, o da şu: Müttefikler, sulh taarruzlarını, şu esnada, yalnız İtalyaya tevcih etmiş bulunuyorlar. Almanyadan, hiç bahsetmiyorlar. Bundan başka, İtalyan milleti ile hiç bir dâvaları olmadığını eyice belirterek gazaplarını sadece İtalyan faşizminin şefine ve arkadaşlarına tahsis ediyorlar.

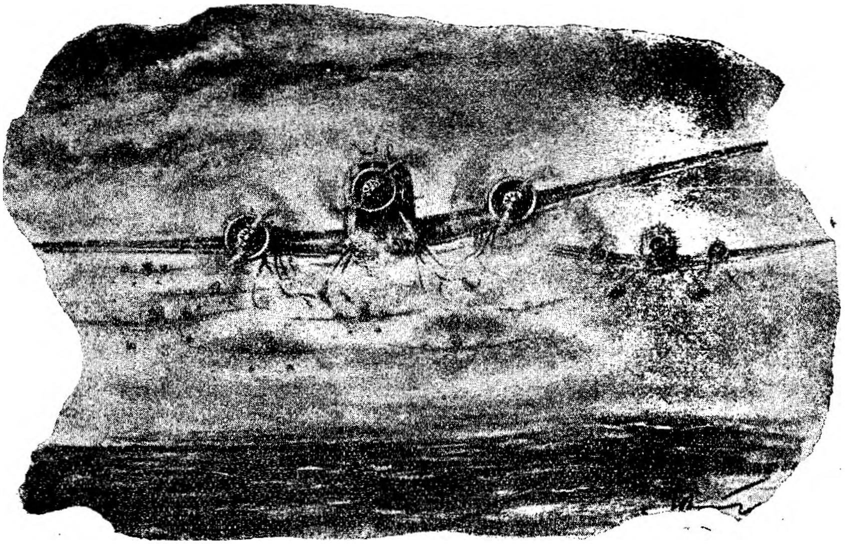
Böyle bir ayırmayı, harbin başında, müttefikler, Almanyaya karşı da yapmışlardı. O zaman da, Alman milletini liderlerinden ayrı tuttuklarını belirtmişlerdi, Müttefikler, Almanyaya harbin ilk günü yap-

tıklarını, İtalyaya, İtalyan toprakları katî bir tehlikenin içine girdikten sonra yapıyorlar. Almanlara vaktiyle söyledikleri sözlere de bir daha dönmek istemez görünüyorlar.

Bütün bunların sebepli tâbiyeler olduğuna şüphe yoktur.

Sevgili dinleyicilerim;

Gene, bir kaç hafta kadar huzurunuza çıkmaktan mahrum kalacağım. Bu müddet zarfında; belki de zarlar atılacak ve harb, güzergâhını, keskin bir kavis ile tamamlamağa başlayacaktır. Hiç olmazsa, Akdenizde, bu ihtimalin kapısını aralık bırakarak, hepinize güzel günler dilerim.



İnsan cemiyetlerinin kökleri ve insan medeniyetlerinin temelleri, göklerdedir

7 Eylûl 943

HARBİN dördüncü yılı kapanmış ve kim bilir, belki de sulhün ilk yılı başlamış bulunuyor. 1944, ilk sulh yılı olmasa bile harbin son yılı olmak zaruretindedir. Çünkü harb, daha fazla süremez. Çünkü harp. devam etmek için, bir takım şeylere muhtaçtır. Bu şeylerin başında, insanların harpten bir takım menfaatler beklemeleri ve bu ümitlerini taze tutmak takatleri gelir. Avrupa harbinde, bu saydığım unsurlar, eskimiş ve fersudeleşmiştir. Avrupalı insan, bu harbin kendine zarardan başka birşey getirmediğini, yıkık evinin eşiğine çömelmiş olarak, izdiraptan ve açlıktan zonklıyan şakaklarını iki avucunun içine almış olarak, anlamış bulunuyor. Harbi yapmak için, harbe binmek, harbi dizgin ve mahmuz hareketleriyle dört nala kaldırmak lâzımdır. Bugünkü vaziyet bu değildir. Bugünkü vaziyete göre, artık harb Avrupalı insana binmiştir ve onu, yükünün altında çökertmiştir. İşte bu yüzden, harbin beşinci senesi, sulhün birinci senesi olabilir.

Fakat bundan havacılara ne?

Havacılar için, göklerin yolu, harbin bitmesiyle bitmiyor ki... Bilâkis başlıyor.

İlk buhar makinesi icat edildiği günlerde, insanlık, o güne kadarki görenek ve gelenek minderinin üzerinde mışıl mışıl uyuyordu. Farkında değildi ki bir canavar doğmuştu ve bu canavar, az sonra, insanlığın yüreğini bir pençesinde idrakini de öteki pençesinde tutacaktı.

İlk uyananlar, parsayı topladılar. Uyanmakta gecikenler ise, medeniyetin otobüsünü kaçırdılar. Kaçırış o kaçırış. Dilleri bir karış dışarıda, dalakları somun gibi şişmiş, asırlardır, kaçan otobüsün peşinden koşarlar.

Havacılık, tıpkı o ilk buhar makinesi gibi yeni bir devir açmış

bulunuyor. Bugünlük harbin emrindedir. Memleketleri ve obaları yıkıyor. Fakat bu, onun geçici bir vasfıdır. Onun temelli vasfı, elektrik lâmbası gibi, eski babacan trenler gibi, masamızın üzerinde duran telefon gibi, hayatımıza, alelâde dümdüz, gündelik hayatımıza girmektir. Havacılık, asıl o gün, bazı milletler için bir nimet, bazıları için de korkunç bir tehlike olacaktır. Minder ve minderin üzerinde uyuklamak meselesi!

Türk Hava Kurumu, havacılık hakkındaki telkinlerini her yıl bu hafta zarfında teksif eder. Anlatmak ister ki, bu iş bir Donanma Cemiyeti ianesi yahut bir Tayyare Cemiyeti ianesi değildir. Anlatmak ister ki, bu, bayram günlerinde birkaç para verip yakaya bir rozet takmak değildir. Değildir. Bu iş, bir iane ve para meselesi değildir.

Bu iş, bir terbiye meselesi, hayatı başka türlü görmeğe ve başka türlü yaşamaya başlamak meselesidir.

Bir memlekette denizler ve göller olabilir. Fakat o memleket sandala binip kürek çeker yahut mehtapta balık avına çıkar. Denizci olamamıştır. Vapurları dünya denizlerinde dolaşmaz. İnsanları da, boğulma korkusu ile yüzmez, devrilme tehlikesi ile yelken açmaz, denizi anlamamak yüzünden de denizi sevmez.

Böyle bir memleket, talihlerin denizlerde dağıtıldığı saatte, açıkta kalır. Osmanlı imparatorluğu gibi!

Eskiden, bir adamın oğlu ata binemedi, ok atamadı, ölümü gözünün ucuna takamadı mı, o baba o oğul yüzünden kendini bedbaht sayardı.

O tarihlerde, dünya tarihini, Türk atlıları, atlarının nalları ile yazardı. Neden?

Çünkü kara unsurunu anlamışlar, sevmişler ve son raddesine kadar kullanmışlardı. Türk şahamet destanları, Türkün karalara dair yüksek ve işlenmiş bilgisinden başka bir şey değildir.

Fakat günün birinde, geldi, denizler devri çattı. Bir kara insanı olan Türk, kendinden bir deniz insanı yapamadı. Yaptı amma işin yalnız savaş cephesini halletti. Işin suh devirlerine ait olan cephesini halledemedi. Harp donanmalarının yanı başına bir ticaret filosunu koyamadı, bu yüzden bir gün, Akdenize çıkan donanma, Maltayı bulamadı.

Tıpkı bunun gibi, bugün de, havalar devri başlamış bulunuyor. Göklerden bugün ateş yağıyor. Fakat yarın nimetler yağacaktır. Denilebilir ki, milletlerin nafakası, göklerden çıkarılacaktır. Bir insan için, yarın, denecektir ki: «Ekmeğini buluttan çıkarır!» «Ekmeğini taştan

çıkarır» tabiri, taş devri ile birlikte unutulacaktır.

Biz asıl bunu görmeliyiz.

Çocuklarımız büyüyor. Bu küçük şeyler, bizlerden daha üstün kimselerdir. Çünkü bunlarda, hem eğersiz atın sırtına atlamak, hem çıpıldayan dalgaların kucağına atlamak, hem de motörü uğuldayan hava teknesinin içine atlamak hassası mevcuttur.

Bunları, bu atılganlık hassalarını kullanmaktan menetmemeliyiz. «Aman üşüyüp nezle olacak» diye bir kaç kulaç ötedeki tarih devirlerinde, bir takım beyinsiz ana babalar yüzünden, İmparatorluğu ellerinden düşüren entarili - nargileli acayip bir nesil üremiştir.

Eğer havacılık devrinde, çocuklarımızı duvara tırmanmaktan menetmeye kalkışırsak, dünyanın öteki milletleri, uçaklariyle, başımıza, süprüntülerini boca ederler.

Büyüyen çocuklarımızı, bırakalım, bildikleri ve istedikleri gibi büyüsünler. Değil mi ki uçakları görüyorlar, uçurtma uçurur gibi onlara dizgin vurmasını bileceklerdir. Bu, bir. İkincisi:

Daha şimdiden bilmeliyiz ki, göklere göçeden insanlık, yarın, seyahatlerini, ticaretlerini ve ziyaretlerini hep bu yeni yoldan yapacaktır.

Dünya hava yolları, insanlığın hayatını baştan başa değiştirecektir. İnkılâp insanlığa göklerden gelmektedir. Buhar makinesini atladık. Buhar teknesini de atladık. Havacılık devrini zinhar atlamıyalım! Aksi takdirde, milletimiz, yani arkamızda bırakacağımız yavrular, zahhafelerin hayatına mahkûm kalarak, ileri bir insanlık camiasının önünde, bir kertenkele hayatı sürer.

Havacılığın bir ilim ve teknik, bir de terbiye tarafı vardır. Mühim olan, terbiye tarafıdır. Çünkü bir memlekette yalnız pilotlar uçmasını bildi ve yalnız onlar uçmasını sevdi mi, mesele halledilmiş olmaktan uzaktır. Havacılık, hava taşıtlarını kullanmak demek değildir. Bu taşıtlar, kendilerini yaratan teknik ve kullanan bütün teknisyenler de dahil olmak üzere, sadece bir vasıtadır.

Havacılık demek, tüccarın uçarak ticaret yapması, muharririn uçarak yazması, insanın uçarak mekân tebdil etmesi ve zaman kazanması demektir. Havacılığın terbiye dâvası, asıl bu alışkanlıkları aşılayacaktır.

Havacılık, artık yalnız kuru toprak üzerinde denizlerde değil ayni zamanda göklerde hayat süren modern insanlığın, bu üç mühim unsuru kendi günlük basit itiyatlarında basit malûmlar haline getirmesidir.

Sevgili dinleyicilerim,

Dünya yuvarlağı hep eskisi gibi dönüyor. İnsanlar eskisi gibi dönmüyor, değişiyor. Bakın şu korkunç harp bile, nasıl, belinin ortasına sopa yemiş bir hayvan gibi, uluyarak ve siftinip sürünerek uzaklaşıyor. Gözden kaybolacağı gün yakındır. Yerini, gene, sulh günlerine bırakacaktır.

Şu var ki, sulh günleri, daha büyük dâvalar getirmektedir. Bunlardan biri, havacılıktır.

Bugün biribirimize «yüzme bilir misin?» diye soruyor, bilmiyenleri ayıplıyoruz. Yarın, insanlar, birbirlerine, «uçma bilir misin?» diyeceklerdir. Çaylarını içerken, dükkânda alış veriş ederken, sevişirken evlenirken, iş ararken, iş bulurken, el sıkışırken!

Bizler şunu bilelim ki, Türkiyemizi göklerde kurmaya muvaffak olamazsak, yerlerde kurduğumuz Türkiye, yıkılır. Çünkü bundan böyle insan cemiyetlerinin kökleri ve insan medeniyetlerinin temelleri, göklerdedir.

Umumi taarruz havası

27 XII 943

GEÇEN haftaki konuşmamı bitirirken, Müttefkler tarafından yapılacak umumî taarruzu beklediğimizden çok daha yakın bir tarihte başlıyacağını arzetmiştim. Noel yortusu münasebetile Amerika Reisicumhuru Rozvelt'in, umumî olarak dünyaya, hususî olarak da Amerikalılara tevcih ettiği mesaj; bundan başka da, taarruzu garpten idare edecek olan kumandanların isimlerini ilân etmesi, harb tarihinin en mühim askerî safhalarının yakın bir tarihte başlıyacağını, şüpheye mahal bırakmıyacak bir şekilde ortaya koymuştur. Ayrıca, Müttefiklerin yayın vasıtaları, gazeteler, mecmualar, radyolar, bu meseleyi ele alarak, umumî taarruzun askerî safhasına tekaddüm etmesi lâzım olan ruhî safhasını, geniş ölçüde işlemeğe başlamışlardır. Buna ister düşmana tevcih edilmiş bir sinir harbi diyelim, ister Müttefikler dünyasını bir bütün halinde harekete getirmeğe ve heyecanlı hamleler yaptırmağa mahsus bir telkin kampanyası diyelim, netice değişmiyecektir. Netice, Almanya teslim olmadığına göre, teslim alınacaktır.

Dün denecek kadar yakın zamanlara kadar, açıldı açılacak, açılabilir açılamaz diye münakaşa edilmiş müzmin bir ikinci cephe meselesi vardı. Öyle sanıyorum ki, «sinir harbi» safhası, bu müzmin münakaşa ile birlikte arkalarda kalmıştır. Çünkü o sıralarda bunun bir mânası vardı. Garptaki hazırlık, henüz tamam değildi. Cepheler henüz Volga önlerinde yahut İskenderiyeye yakın bir noktada bulunuyordu. Akdenizin ortasını, Alman hava kuvvetleri hükümleri altına almış, Maltayı bile tecrit etmişti. Bu müstahkem adaya herhangi bir ikmali göndermek için, ehemmiyetli bir deniz harbini göze almak lâzım geliyordu. Bu gibi şartlar altında açılacak bir ikinci cephe, o da muvaffak olduğu takdirde, ancak diğer cephelerin yükünü hafifletebilirdi. Bütün bunlardan başka da; Müttefikler arasında, teferruatına şamil bir siyasî anlaşma yoktu. Sözün kısası, o tarihlerde açılacak bir ikinci cephe, askerî bakımdan, stratejik, değil ancak taktik bir değişiklik getirebilecek, siyasî bakımdan ise meçhullerin pek azını malûma kalbedebilecekti.

Bu sebeple ikinci cephenin kendisi yaratılacağına. dedikodusu

yapıldı, ârazi gösterildi ve düşmanın muayyen miktardaki kuvvetleri garpta tesbit edilmiş oldu. Bu ise, bir sinir harbi idi.

Bugün, vaziyet, bambaşkadır.

Bir kere, şark cephesi, Volga önünde müdafaa harbleri değil Polonya kapılarında taarruz harbleri yapmaktadır. İtalya darülharekâtı ile Sardunya ve Korsika üsleri gerek Balkanlara gerek cenubî Fransaya tevcih edilecek yardımcı cenah hareketlerine mükemmel mesnetler teşkil etmektedir. İtalya ise namevcuttur. Bunlara, yarım milyonluk talim görmüş ve modern silâhlarla teçhiz edilmiş bir Fransız ordusunu, İskenderiye önlerinde yahut Dakar'da esir yatacağına denizlere açılmış bir Fransız donanmasını, Almanlar aleyhine belirli inkişaflar göstermiş bir Balkan durumunu ilâve etmek lâzımdır.

Fakat değişiklikler, bunlardan ibaret değildir.

Bir mühim unsur, her türlü seyrüsefere yeniden salih bir hale getirilmiş olan Akdenizdir. Bir diğer mühim unsur, garptaki mutlak hava hâkimiyetidir. Noel yortusundan bir hafta kadar önce başlıyan gündüz akınlarında, Fransanın şimalindeki, Belçika ve Felemenkteki Alman askerî tesisleri ve yol - demiryolu kavşak noktaları muntazaman döğülmüştür. Hattâ son akında, 1300 ü Amerikan bomba uçaklarından mürekkep olmak üzere iki bin uçaklık bir taarruz kuvveti, Kale civarındaki askerî tesisleri, Alman hava kuvvetleri tarafından zerre kadar rahatsız edilmemek suretile dövmüş ve bu toprakların Almanlar için Salerno'dan tehlikeli ve çetin bir müdafaa noktası olduğunu isbat etmiştir. Hatırlarsınız ki, Salerno'da iki gün kadar taarruz ederek karaya çıkanları denize dökmeğe çalışan, bunu yapmakla Avrupa karasına çıkılamıyacağını isbat etmek istiyen ve bir aralık hattâ, muvaffak olduklarını sanarak böyle bir iddiayı ilândan çekinmemiş olan Almanlar, ertesi gün, geri çekilmeğe mecbur kalmışlar ve sebep olarak, donanmayı bir de hâkim hava kuvvetlerini bahane etmişlerdir. Halbuki, Manş denizi sahillerinde, çok daha kudretli bir donanma ve daha mutlak bir hava hâkimiyeti ile karşılaşacaklardır.

İki ve bir sene öncesine nazaran, değişiklikler, bunlardır. Ancak, bir umumî taarruz vukuunda, daha başka ve yepyeni unsurların katılacağını yapılan neşriyattan anlıyoruz.

Bir kere, Cezair ile Fas arkasından Sicilya, arkasından da Kalabriya ve Salerno'ya yapılan ihraçlar (teknik hazırlık, tankları ve topçuyu karaya iletmeğe mahsus hususî kılıf ve ambalâj - tekneler, hava tümenleri v.s. itibarile) şimdi yapılacak olan ihraçlar yanında çocuk

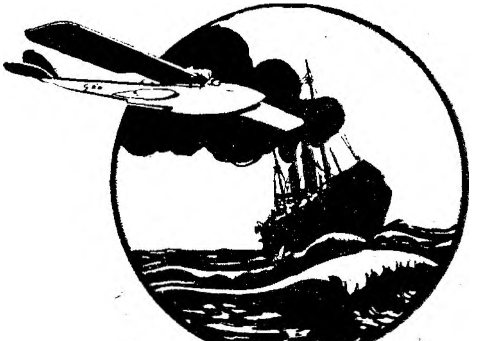
ha.. İtalyan filosu gibi dolu islim gidip bir yerde teslim olmuş, netice, bu gıpi zayıf donanmaların yahud bunlara mensup gemilerin şerefli şerefsiz. fakat her defasında hazin bir âkibete uğramaları değil midir?

Harbin başında, Graf Spee, denizleri bir hayli tedhiş ettikten sonra Cenup Amerikası sularında batmıştı. Harbin ortalarında, Bismark, kendi ayarında iki gemiden birini batırdıktan diğerini de zedeledikten sonra batmıştı. Denizcilik bakımından bu işler, daha zayıf bir donanmaya mensub gemilerin buna rağmen müsbet işler görmesi idi. Halbuki Scharnhorst'un yuvasından çıkarak bir kafileye saldırması ile batması bir olmuştur. Bu demektir kı, Alman donanmasının kalan büyük parçalarına, artık gittikçe daha faydasız ve adeta sembolik işler düşmektedir. Bu, harbin bugünkü durumu hakkında, ayrıca bir müşire değil midir? Scharnhorst'un kahramanca çarpışarak batması ile Almanyanın harbe kahramanca devam etmek arzusu arasında, Alman milletinin belki görmediği ve göremiyeceği fakat hâdiselere uzaktan bakanların kolaylıkla farkına varacakları bir münasebet ve benzerlik yok mudur?

İkinci noktaya, yani, Kiyef çıkıntısındaki Rus yarmasına gelince, bilmiyorum, bazıları bunu nasıl tefsir edeceklerdir. Yalnız Jitomir'in, Almanlar tarafından zaptından sonra, beklenen hâdise, son derece şiddetli bir taarruza cephenin bu noktasında girişmiş bulunan Alman ordularının çıkıntıyı bertaraf etmeleri ve Kiyef'e girmeleri idi. Hattâ, her tarafta az çok müdafaada oldukları halde, Almanlar, yalnız bu noktada, üstün zırhlı kuvvetlerle taarruz ediyorlar ve arazi kazanıyorlardı. Halbuki işte, tam bu noktada, Rus cephesi yerine, gene, Alman cephesi yarılmıştır.

Bunun bir tek mânası olsa gerektir: Almanlar artık eskisi gibi cephe yaramıyor.

İşte Müttefiklerin umumî taarruzuna tekaddüm eden şu (birkaç aylık mıdır yoksa haftalık mıdır bilmiyoruz) şu müddet zarfında, iki belli başlı haberin delâlet ettikleri mâna da bundan ibarettir.



Yarının havacılığına doğru...

16 Şubat 941

ŞIMDIYE kadarki havacılık hakkında konuşmak ne kadar kolaysa harbden sonraki havacılık hakkında her yurddaşın doğru bir umumî malûmat sahibi olması da o derece mühimdir.

Şimdiye kadarki havacılığın ehemmiyetini, bu harb, artık herkese kabul ettirmiş bulunuyor. Bugün, hava kuvvetine sahib olmıyan memleketlerin emniyette olmadıkları bilindiği gibi emniyetin hudutsuz olması için eldeki hava kuvvetinin de hudutsuz olması zarureti anlaşılmıştır. Nitekim, Fransanın tavansızlıktan çökmesine mukabil, Almanyanın, muazzam hava sanayiine, gayet usta hava teknisyenlerine ve yetişmiş pilotları ile meydan personelinin bolluğuna rağmen kendini lâyikile müdafaa edemediği görülmektedir.

Bu hale göre, havada hâkimiyet iddiasında bulunabilecek olan memleketlerin pek az sayıda oldukları aşikârdır. Hattâ, bahsi kısa keserek iddia edebiliriz ki, «havacılıkta hâkimiyet» denince, akla, yalnız Amerika gelmektedir. Diğer memleketlerin hattâ Ingiltere gibi büyük sanayi memleketlerinin bu hususta yapabilecekleri, Amerikan havacılığına karşı, şerefli bir nisbet muhafaza etmektir. Şartlar bu merkezde iken, bizim gibi henüz kağnılarını tasfiye edememiş bir memleketin tutup dünya hava hâkimiyeti bahsine karışması, gülünç görünebilir. Şartlar böyle kaldıkça da, hakikaten gülünçtür.

Şu var ki, harbin ortaya atmış bulunduğu «hava hâkimiyeti» dâvasını, gelen barış, mutlaka bir başka şekle sokacaktır. Nasıl, İngilterenin bir zamanlar mutlak ve ebedî gibi görünen «deniz hâkimiyeti» zamanla başka denizci milletlerin bu hâkimiyeti paylaşmalarına müsaade etmiş ise ve bu, «deniz ticareti» dediğimiz büyük ve barışçı bir zaruretten doğmuş ise, ikinci cihan harbinin mutlak olarak bir yahut bir kaç devlet nam ve hesabına kütüğe geçirdiği «hava hâkimiyeti» ni de, yarının hava ticareti daha doğrusu sivil havacılığı şu sıralarda hatırımıza dahi gelmiyen kılık ve kıyafetlere sokacaktır.

Bilmem dikkat buyurdunuz mu? Şunu söyledim: nasıl, dedim.

deniz hâkimiyetini bir zamanlar deniz ticareti daha doğrusu sivil denizcilik bir başka şekle soktu ise, bugün bir çok küçük milletlerin gözlerine korkunç görünen hava hâkimiyetini de, yarının sivil havacılığı, büsbütün başka bir kılık ve kıyafete sokacaktır.

Şu halde, havacılığın hayattaki ehemmiyetini yapan birkaç harb senesinin beraberinde getirdiği «hava hâkimiyeti» değil, hayat ile ilmin ortaklaşa yarattığı ve barıştaki hayatımıza, medenî ihtiyaçlarımıza, insanca yaşamamıza tahsis ettiği «sivil havacılık» tır.

BIR başka konuşmamda da arzettğim gibi, bundan altı asır kadar önce başlıyan bazı coğrafya keşifleri ile ilmî terakkiler büyük bir devir açmış ve dünya ile insanlık için artık «denizlerin çağı» nın başladığını haber vermişti. O sıralarda ve çok daha sonraları, Afganistanın, İranın ve Osmanlı İmparatorluğunun nüfusları ve nüfuzları yanında bir Felemengin, bir Belçikanın yahut bir Yunanistanın adları bile geçmezdi. Ancak, birincilerin «sivil denizcilik» i anlamamalarına ve bu hususta lâzımgelen tertibatı almamalarına mukabil, adlarını saydığım garplı üç küçük millet dâvayı hem anlamasını hem de karşılamasını bilmişlerdir. Netice malûmdur; sivil denizcilk çağında bizler fıkaralaştık, onlar ise, servet yaptılar. Gerçi, bu hâdise, münhasıran deniz ve denizcilik ile alâkadar değildir. Başka âmiller de rol oynamıştır. Ezcümle modern sanayi ve genişliyen mübadele hacmi. Fakat bu iki mühim âmilin de, netice itibarile, göbekleri denizlerin üzerinde kesilmiştir. Ve meselâ Yunanistan gibi toprak üstü ve toprak altı servetleri mahdud bir memleket, iyi denizci olmak sayesinde, denizlerde bir nevi kaptı kaçtı servisi tesis ederek kendine hatırı sayılır bir ticaret filosu yapabilmiştir. Bu da gösteriyor ki, çağ dönümlerinde, milletleri kâh bahtlı kâh bahtsız kılan esas âmil, gene, devri anlamaktaki intikal sürati ile devri kendine dost kılmaktaki intibak süratidir. Şu halde:

Bu harb, yakında bitecektir. Harb ile beraber, «hava hakimiyeti» dâvası da başının çaresini arıyacaktır. Yani, ölüm yağdıran bir zorbalık olmaktan çıkarak insanların nafakasını arttıran ve nasiblerini tayin eden bir meşruiyet, bir kanun, bir nizam bir yasa olacaktır. Yani, sivilleşecek, müspetleşecektir.

Bu sebeple, herkes gibi, bizim de gözlerimiz ileride olmalıdır. İnsanlığın harbden harabolan dünyası üzerine, daha bugünden, bir şafağın ilk ışıkları düşmektedir. Erken kalkmak lâzımdır. Bir devrin daha ilk müsait yıllarını uykuda ve irticaî temayüllerin sıcak yatağında geçiremeyiz. Erken kalkmak ve herkesten önce yeni hayatın

yeni sokaklarını sökerek yeni çarşısına ve meydanına varmak lâzımdır. Ki, yeni cinsten işler tutalım. Ve densin ki, «Türkler çok havacı insanlardır.» Ama dahilde yahut hariçte nakliyat yapan bir Türk hava işletmesi mevzuubahis imiş; yahut iş için müracaat eden bir Türk pilotu imiş; yahut, bir Türk hava limanına inen bir yabancı uçağın aşağıdan muntazam ve mükemmel talimat alan yabancı pilotu imiş; yahut, civarımızdaki ufak memleketlerin meydanlarını tanzim etmeğe giden bir Türk havacılık mütehassısının arkasında bıraktığı müsbet intiba imiş... ne olursa olsun, bunlardan biri, yahut bir başka vesile ve bir başka vak'a, sevgili dinleyicilerim, herkes demelidir ki «Şu Türkler çok havacı insanlardır, vesselâm.»

Bilmem anlatabildim mi?

HAVACILIK için büyük bir motör ve uçak sanayii, zengin petrol kaynakları tetkik lâboratuvarları, hususi üniversiteler v.s. evet ileri ve hakim bir havacılığın bütün bu şartları malûmdur. Malûmdur ama, bize ne ve kaç para eder? Bunlar, bizde yok ki. Ve daha uzun yıllar olmaz ki. Olsa bile daha doğrusu olmağa başlasa bile, bu iş gene yardımlar ve iştirakler ile kabil olacaktır.

Havaların çağı başlarken, bize düşen, hayalâta dalmak değil, ilk mütevazi hakikat ve imkânlara dört elle sarılmaktır.

Çünkü, havacılıkta da, en büyük esas ve sermaye (ki bizde mevcut olması lâzımdır), insandır. Zeki insan, kabiliyetli ve cesur insan, muvazeneli, terbiyeli, malûmatlı insan. Bir insan ki, havacılığa dair olan malûmatı, nazari - ameli geniş olsun. Dünyayı dört dolaşmış bulunsun. Tayyaresine binenler memnun olsun ve Türk milletinin cibillî vasıfları nam ve hesabına, geçitiği, kaldığı, kalktığı yerlerde, müsbet kayıtlar düşürtsün.

Bu insanı hem bulmak hem de yetiştirmek, elimizdedir. Bir memleketimiz vardır ki, yollarının yapılması için, yıllar lâzımdır. Yani, daha ilk adımda, iç havacılık için, birebirdir. Yurdun öyle uzak, öyle tenha köşeleri vardır ki, buralarda memuriyet veren yahut kazancı peşinde koşan genç insan, bir sürgünden farksızdır. Aylar ve yıllar geçer, büyük merkezlerimize dönemez. Döndüğü zaman da ruhunun ve dimağının bir tarafları pas tutmuştur. Hareketli ve ucuz bir iç havacılık, bu gibi insanlara ihtiyaçlarını süratle getirecek medeniyet adına mahallinde yaptıkları mücadeleyi kolaylaştıracak, ayda, hatta haftada bir merkezlerimizle temaslarını temin edecek ve netice itibariyle, yur-

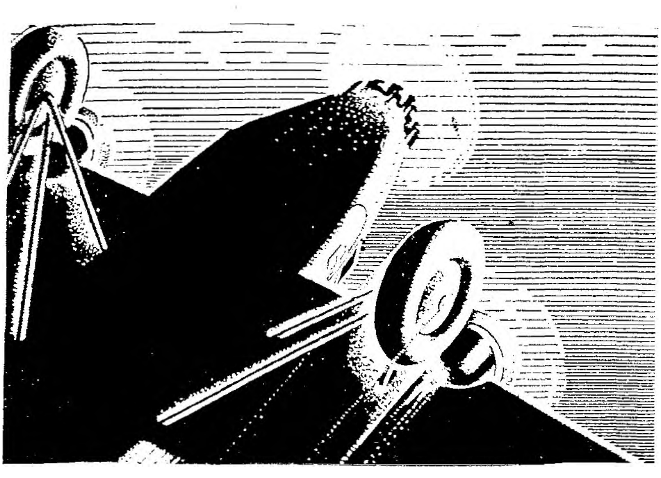
dun en uzak köşelerine, bu gnçlerin iradeleri ve hayat şevkleri kanalından durmadan ve fasılasız medeniyet cephanesi yetiştirecektir.

Yani, iç havacılık hayatımızın temposunu hızlandıracak, merkezler ile nahiyeler arasındaki kan cevelânını, denizden çıkmış genç bir yüzücününkine benzetecektir. Bugünkü vaziyet, kötürüm bir gövdeyi hareket ettirmeğe çalışan ve enerjisinin yarıdan fazlasını bu işte harcıyan mâkul bir dimağınkini hatırlatmaktadır.

Her şeyde, iç kelimesi ile ifade ettiğimiz mefhum mühimdir. Meselâ turizmde. İç turizm olmazsa yani memleketin güzelliklerini ilk başta memleketli tanımazsa ve memleketli tutmazsa, gelen yabancı ne yapsın? Kuru taşları mı yahut kuşlara kurtlara bırakılmış dağları mı seyretsin? Her yerde Türk insanının şarkıları - çağlamalı ve genç, zinde kahkahaları çınlamalıdır ki, gelen geldiğine pişman olmasın ve cemiyet hayatımızın renklerine ve seslerine tutularak bir daha, bir daha gelsin.

İç meselesi, her şey, iç meselesi, sevgili dinleyicilerim, hem de her iki manasında: iç kurudu mu, cemiyetler yeşermiyor. Onun için, her dâvada. ilk peşin, içimizi ele alacağız. İçimizi yoklıyacağız. Medeniyet demek, yaşamaktan ibarettir. Ama öyle, mütemadiyen dışarıdan ışık alarak değil. Hayır, kendimiz aydınlanarak, kendimiz bir lâmba gibi yanarak ve içimizdeki güneşi yeniden faaliyete getirerek.

İşte, iç havacılık meselesini böyle bir iç taharrisi ve iç keşfi vadisine, bundan dolayı döküyorum. Siz de biliniz ki, meydanları yapmışız, uçakları getirmişiz; fakat binen yok. Ya pilotlar ne diye yetişsin? Ya havacılıktaki terakkimiz nasıl mümkün olsun? Ya havaların çağı bize nasıl yâr olsun?



Uçüncü buud, günlük hayatımıza girecektir ve girmelidir. Türkiyenin bundan böyleki muvaffakıyetlerindeki ölçüyü, üçüncü buudu, kavramak ve tatbik etmek hususundaki kabiliyetimiz tayin edecektir.

5 Eylûl 944

İNSANLIĞIN nafakası denizlerden gelmeğe başlayınca denizlerin emniyetini sağlamak, o günden bugüne kadar, dâvaların en mühimini teşkil etmiştir. İngiliz deniz hâkimiyeti, Amerikalıların bu bahiste kendilerine katılmaları, Japonyanın kendine hatırı sayılır bir donanma yapması gibi hareketler, bu işin ârâzındandır, esası değildir.

Denizler emniyetinin esası, deniz ticaretidir. Bir gün, bu dünyada, donanmalar kalkabilir. Fakat deniz ticareti, limanlar ve limanlar idaresi, fenerler ve fener idareleri; kısaca, denizlere ait bir noktadan kalkarak bir diğer noktaya varmak için kabuledilen usuller, kurulan müesseseler, ve çalıştırılan mütehassıs insanlar, kaptanlar, çarkçılar, tayfalar, dok tesisat ve personeli, liman mevzuatı ve reisleri, kalkamaz. Ebedî olan unsurlar, bunlardır.

Ötekiler, yani donanmalar, deniz ticareti etrafındaki mücadelelerin şu yahut bu memleket lehine hallolmasında vazife almış, bu vazifeyi ifa ederken tarih yapmış, gelmiş geçmiş unsurlardır.

Tahsisen bu harbden sonra, denizlerin tarihini, şu yahut bu memleketin muvaffak vapur kumpanyaları yazacaktır. Bunlardan hangisi en kısa zamanda en çok malı, en ucuz fiyta bir yerden bir yere götürüyorsa, şeref, onun olacaktır. Yahut şu ve bu denizlerde, hangi milletin bayrağı altında hangi güzel gemi, yolcularını en çok memnun ediyorsa, bir kahraman gibi kendinden bahsedilen, o olacaktır.

Sevgili dinleyicilerim;

Havaların hikâyesi, denizlerin hikâyesi gibidir. Şu fark ile ki, **hava seyriseferlerini tanzim için, denizlerinkinde olduğu gibi, öyle** uzun asırlar boyunca uğraşmağa lüzum olmıyacaktır. Denizler sahasında elde edilen her türlü tecrübe, havaların lehçesine tercüme edilerek aynen ve derhal tatbik edilecektir.

Uçak, talihli bir eserimizdir. Yirminci asırda doğduğu için, yelkenliden çifte uskurlu 70 bin tonluk bir deve istihale edinceye kadar milletlerin kanı ve eti ile beslenmesi lâzım gelen deniz taşıtı gibi insanlığın uzun çile ve ızdırap devirlerini aksettirmekte değildir. Bize hemen ve daha çocukluk yıllarında ispat etmiştir ki, şayet onu da bir silâh gibi kullanmak sevdasına düşersek, medeniyete derhal veda etmemiz lâzımdır. Beş yıl süren bu harpte, silâh gibi kullandığımız uçak bir kaç asırlık medeniyet eserlerini yaralı kafalarımızın ve çıplak ve aç gövdelerimizin üzerine yıkmıştır. Bu suretle anlamışızdır ki, eğer ilkin karalarda daha sonraları da denizlerin üzerinde yaptığımız muharebelere bu sefer havalarda devam edecek olursak, sekiz neslin on neslin yaratacağı medeniyetleri bir nesillik bir müddet zarfında ne bu neslin kendisini, hayat hakkı ve bahtiyarlığı da dahil olmak üzere, tahrip etmemiz mukadderdir.

Uçak, bir tek imtihanla, bize, ne kadar korkunç bir vasıta olduğunu göstermiştir. Almanya gibi kudretli ilim müessese lerine ve sanayi tesislerine malik bulunan bir memleket bile, birkaç yıl içinde, tavanı üzerinden alınmış ve içine göklerden ateş ve kızgın çelik yağan bir eve dönmüştür.

Fakat bu bir tek imtihan sırasında, uçağın, kudretli bir hayat vasıtası olduğu da anlaşılmıştır. Yıldırım hızı ile Almanyaya doğru ilerliyen müttefik ordularına, on ton ağırlığında Almanya haritalarını, arkalarından, o yetiştirmiştir. Demek ki, hastalara ilâcı, yangınlara çareyi, tufanlara tedbiri, aynı yıldırım hızı ile yetiştirecek bir durumdadır. Elverir ki, onun, öldürücü hassalarını değil, yaşatıcı hassalarını kullanalım.

Sevgili dinleyicilerim;

İşte burada, uçağın ve hava unsurunun felsefi manasını ve içtimaî vasıflarını görüyoruz. Uçak, hayatımızda üçüncü buudu yaratmıştır. Hayatımızda, şu harp yıllarında dahi, bir inkilâp yaratmağa muvaffak olmuştur. Hayatımıza girmiş olan bu üçüncü buud, oradan, artık çıkmıyacaktır.

Bu demektir ki, insan cemiyetleri, bundan böyle, hava unsuruna, hayatlarının türlü safha ve tecellilerinde, geniş bir yer vereceklerdir. Bunu yapamayan, bunu yapmağa muvaffak olamayan cemiyetler, dünyanın, yol ve demiryolu fıkarası memleketlerine benziyeceklerdir.

Üçüncü buuda, hayatımızda yer vermek ne demektir?

Bu bir kere, uçağı her yerde görmek, uçağa her yerde binmek, onun, icabında yolcusu, icabında pilotu, icabında müstahdemi, icabın-

da ve bir hisse vasıtasiyle sahibi olmak demektir. Yani, bir medeni şehirde, nasıl tramvaylar, taksiler ve otobüsler birbirini kovalarsa, medenî bir memleketin de, yarın, gökleri, gece gündüz, durmadan uğuldayacaktır.

Bir tüccar, eğer ticaretini uçaktan çekinerek yapacağını umarsa, o tüccar, pek kısa bir zamanda iflâs edecektir. Çünkü, mağazasında yahut deposunda satacağı malı ve bu malın nevini, artık öyle muhabere ile tayin etmesine lüzum yoktur. Bir kaç saat ve gün içinde, gidip bu ameliyeyi mahallinde yapması ve yanına alarak yahut arkasından hareket edecek olan nakliye tayyaresine emanet ederek, satın aldığı malı, herkesten önce camekânında teşhir etmesi, rağbet görüp görmiyeceğini tesbit etmesi ve, netice eğer müsbet ise, muameleye hız vermesi, bundan böyle yalnız kabil değil, lâzım olacaktır.

Uçak, memleketleri şehir ölçüsüne indirmiştir.

Bir tramvay yolcusu, İstanbul gibi bir şehirde, Şişliden Bebeğe ve oradan Fatih'e kaç saat içinde gidebilirse, bugün, bir uçak yolcusu, İstanbuldan Adana yahut İzmir'e aynı müddet zarfında varmaktadır.

Binaenaleyh, Türkiye, gibi bir memlekette, böyle bir vasıta, meselâ hastahaneler ve sıhhî bakım dâvasını derhal değiştirebilir, ve bu husustaki devlet programında tadilât yaptırabilir. Biliyoruz ki, memleketimizin henüz her tarafında muntazam hastahaneler yoktur. Bir kere, paramız yetmediği için, ikincisi de, doktorlarımız kâfi gelmediği için.

Eğer, büyük merkezlerin hastahaneleri takviye edilecek ve hastalar için hava servisleri tesis edilecek olursa, Türkiyenin daha az fakat daha mükemmel hastahaneleri olmasına muvazi olarak, hastaların icabında havadan nakledilip, tesisleri mükemmel ve doktorları ehliyetli bir takım hastahanelerde tedavi görmeleri kabil olacaktır.

Bu harbde, hassaten, son Normandia muharebelerinde, binlerce ve on binlerce yaralı, ilk tedaviyi gördükten sonra, havadan İngilteredeki hastahanelere nakledilmişlerdir. Şark cephesinde, Almanlar ile Sovyetler ayni şeyi yapmışlar ve birçok yeni sıhhî metodlara baş vurmuşlardır. Eğer iyi işliyen bir sıhhî hava nakliyatının yanı başında bir de sıhhî otomobil nakliyatı yapılacak olursa, Türkiye, hastahaneler dâvasını daha az para ile daha mükemmel bir şekilde halledebilecektir. Kaldı ki, Ameliyathanesi olan daha küçük merkezlere aynı sür'atli vasıtalar ve telefon muhaberesi sayesinde, bizzat doktorları da yetiştirmek mümkündür. Yani, mesele, bizim sıhhat teknisyenlerimizin, üçüncü buuda, kendi meslekleri dahilinde yer vermelerinden

ve kendi hava servislerimizin buna göre tertibat almasından ibarettir.

İyi işliyen ve memleketin her tarafına şâmil bir millî hava servisinin, kültür ihtiyaçlarımıza ne şekilde cevap verebileceğini ve meselâ şark vilâyetlerimize nasıl günü gününe kitap, haber ve yenilikler taşıyarak, ayrıca da, oradaki insanlara en kısa tatillerini dahi büyük merkezlerimizde geçirmelerini temin ederek Şark ile Garp bölgelerimiz arasındaki içtimaî hayat farklarını gidereceğini, geçen yıl yine bu vesile ile yaptığım bir konuşmada zikretmiştim.

Şu birkaç misal, hava unsurunun yalnız ne kadar mühim olduğunu değil, bizim gibi, toprakları geniş fakat nüfusu az ve bir de nisbeten geri olan bir milletin nasıl imdadına yetişebileceğini göstermektedir.

Hava unsuru olmasa idi, memleketin sathını, maarifimiz adına, istihsalâtımız adına, münakalâtımız ve teşkilâtımız adına, karış karfış fethetmek mecburiyetinde kalacaktık. Hava unsuru, bizi, bu hem emek hem de zaman istiyen ameliyeden büyük bir nisbet dahilinde kurtarmaktadır. Nasıl ki, şimendifercilikte ve yol şebekelerimizi kurmuş olmak işinde diğer memleketlere nazaran geri kalmış olmamız, bizi yol ve demiryol rekabetinin doğurduğu zararlardan kurtarmıştır. Ve ileri memleketlere nazaran, tarihin garip bir tecellisi olmak üzere, tersine rüçhanlı bir duruma kavuşturmuştur. İşte buna, havayı, üçüncü buudu katmamız lâzımdır. Yani, memleketimiz için, öylesine bir münakalât plânı tasavvur etmemiz lâzımdır ki, hava yolu, demir yolu, otomobil yolu ve deniz yolu bir kül olarak birbirinin imdadına yetişsin ve memleketin nakliyat dâvası, hatta, ileri memleketlere nazaran, hem en büyük sürat, hem de en büyük ucuzluk esası üzerinden halledilsin.

Misallere, biraz devam edelim:

Bir emekli tasavvur buyurunuz. Bursa yahut İstanbul'da, başını bir yere sokmuş, kahvesinde politika yapar; memleketin işleri, kendini ve kendi görüşünü çoktan arkalarda bırakarak ilerlerde koşmaktadır. Ancak, bizim emeklinin bir işi yoktur ve bir düşük çenesi vardır. Böyle bir emekli, artık hiçbir bakımdan müstahsil değildir. Buna mukabil, âciz bir müstehliktir. Herhangi bir piyasa buhranında, meselâ bir kuraklığın neticesi olarak sebze fiyatları yükselecek olsa, bundan ilk müteessir olacak olan odur.

Halbuki, bu emekliyi, bir büyük otomobil veya otokar yolu üzerindeki temiz büfenin, ufak bir otelin sahibi tasavvur ediniz. Ve yanında bir veya birkaç yardımcı ile, kendinin ve ailesinin bu işi lâyıkı ile, yaptığını tasavvur ediniz. Yahut, bir hava meydanının isterseniz

yolcularını ağırlıyacak bir büfesini, isterseniz müstahdemlerine oda ve yemek temin edecek bir pansiyonunu tuttuğunu farzediniz. Bu takdirde, bizim emekli, üçüncü buudu anlamış ve hayatını buna göre tanzim etmiş bir insandır. Hattâ, torunları üzerinde tesir icra eden hava meydanı, yarın onlardan en tabii ve en istekli pilotları çıkaracaktır.

İşte, bu ve bu gibi yeni hayat parçalarını, gelen sulh devresi beraberinde getirmektedir. Bunları biz yapmazsak, başkaları yapacaktır. Hayat, üçüncü buudu ile birlikte gelmektedir. Türkiyenin bundan böyle ki terakkileri, Türk insanının üçüncü buudu idrak ve tatbikteki kabiliyeti ile muvazi gidecektir.

Geliyorum, Türk kanatlarına:

Evet, Türk kanatları, genç ve sağlam olmalıdır.

Ancak, bu, bazı muharrir arkadaşlarımın gösterdikleri gibi, münhasıran bir millî müdafaa meselesi ve Türk göklerini koruma dâvası değildir. Bir kere, insanlık, dünya göklerini korumak ve emniyete almak peşindedir. Bu göklere bizimkinin de dahil olacağına şüphe yoktur.

İnsanlığın herkes adına yapmadığı ve her milletin kendi kabiliyetine bıraktığı bir kanatlar dâvası vardır ki, bunu «Sivil Havacılık» tabiri ile de ifade edemeyiz. Çünkü bundan çok daha geniş ve çok daha mühim bir dâvadır. Bu dâva, bir milletin, hava unsurunu öğrenmesi, ona alışması, kendini ona göre terbiye etmesi ve içtimaî görüşlerinin ve meselelerinin yekûnunu onunla ayar etmesidir.

Yunanistan ve Norveç küçük memleketlerdir. Fakat, denizcilikte, adları, listenin başında gelmektedir. Türkiyenin gerektiği gibi havacı olması demek, Norveç ve Yunanistan nasıl denizci olmuşlarsa, onlar gibi havacı olması demektir. Çünkü her memleketin bir havası vardır ama, nadir memleketlerin hava münakalâtı bakımından, Türk havası kadar kıymetli ve elverişli bir hava sermayeleri vardır.

Türk havası, bir kıtalar ve denizler arası havadır. Bir nevi dört yol ağzı.

Türkiye, çocuklarına, esaslı bir havacılık terbiyesi verirse, daha doğrusu, havacılık bizde bir millî spor haline getirilebilirse;

Türkiye, gayet muntazam ve gayet emin bir millî hava servisine malik olursa;

Türkiye, civar memleketlere doğru işliyen bir hava şebekesini tanzim edebilirse;

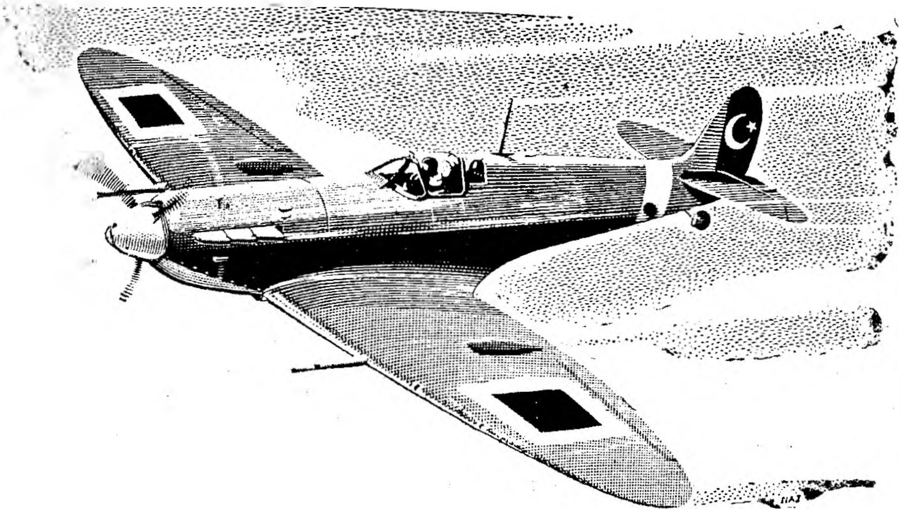
Türkiye, şuradan ve buradan türlü tipte uçak satın alarak değil de, motör kuvvetleri, nakil hacimleri ve daha bunun gibi teknik vasıfları muayyen ihtiyaçlara göre hesaplanmış muayyen tipte ve normda uçaklarla çalışarak kendine saat gibi işliyen, rahat, ucuz, ve emin bir iç hava servisinin yani başında bir de civar memleketler hava servisini kurmağa muvaffak olursa;

Türkiye, bu havacılık müesseselerini, bir yandan en mükemmel hava mektepleri, bir yandan da adım adım kurulan bir hava sanayii ile takviye etmeğe muvaffak olacak olursa;

Ve Türk havacılığı, terbiyesi nezaketi emniyeti ile kendine bir şöhret yapacak olursa;

Türk gökleri kendiliğinden korunmuş, Türk kanatları da, hasıl olmuş demektir.

Gelen devrin gelen bu hususiyetlerine göre, havacılık bahsinde şimdiye kadar yaptıklarımızı gözden geçirerek bunlara bu istikamette hız vermemiz, bence, daha bugünden lâzımdır. Ve bunu ancak, üçüncü buudu felsefî ve inkılâpçı manasiyle anlamış bir kafa ile yapmak kabildir. Yerden göklere doğru bir kahramanlık edebiyatı yapmak değil, göklerden kendi yurt toprağımıza doğru bir sivil varlık yaratmak mecburiyetindeyiz. Geçirdiğimiz havacılık haftasının manası, bence budur.



20. inci yıldönümü...

16 Şubat 945

TÜRK Hava Kurumunun Yirminci yıl dönümünde, ikinci Cihan Harbinin bitmeğe, bunu takip edecek olan sulh devresinin de kurulmağa yüz tuttuğunu görüyoruz. Hattâ Hava tekniğinin son inkişafları da bize yine mevcut harbin bitmekte ve barışın gelmekte olduğunu gösteriyor. Meselâ, Almanyanın üzerinde 36 saat içinde, 13000 uçağın 50 küsur bin mürettebatı bir harb işi görürken Amerika'daki Milletlerarası Hava Konferansına iştirak etmiş olan Türk Heyeti, memleketimize dönmüş bulunuyor. Yani bir taraftan harbin bitirilmekte bir taraftan da barışın kurulmakta olduğunu görüyoruz.

Böyle bir vaziyet karşısında, Türk Hava Kurumunun Yıldönümü, bizler için, hepimiz için, ancak dünyanın gidişini daha dikkatli takip etmek, bu gidişte bizim payımıza düşebilecek olan imkânları daha iyi görmek ve yarınki işlerimizi daha geniş ve daha ileri bir muhakeme ile mütalea etmek fırsatını verebilir. Hattâ «fırsat yerine» vazife demek daha doğrudur. Çünkü biz her türlü teçhizatı tamam olup daha faydalı hamleler yapmak için sadece fırsat bekleyen bir memlekette yaşamıyoruz. Böyle olsaydı, insanlık tarihinin bu en buhranlı devresinde, yolumuzu ve yerimizi bulmak çok kolay olurdu.

Hakikat şudur ki, biz, asırlarca sürmüş ihmaller ve bu ihmalleri her defasında tabiî gösteren yahut tabiî kılan bir atalet ve cehalet yüzünden, diğer memleketlere nazaran, hemen her bakımdan geri kalmışızdır.

Garbin yanı başında hattâ garba yapışık bir halde yaşadığımız en az altı asırlık bir müddet zarfında, garbı, ilkin küçük görmüş, arkasından hatırı sayılır derecede dayanıklı fakat garip görmüş, en son olmak üzere de -kendi yıkılış devremizde - aynı garbı gayet kudretli fakat bir sır ve bir muamma kadar karışık görmüşüzdür.

Bize küfür diyarını bir tek ülke ve küffar dediklerimizi de bir tek millet halinde gösteren zihniyet, yıllar ve asırlar geçtikçe, muha-